3007

ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟ Αρ. Φύλλου 212

25 Σεπτεμβρίου 2001

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΡΟΕΔΡΙΚΑ ΔΙΑΤΑΓΜΑΤΑ

ΠΡΟΕΔΡΙΚΑ ΔΙΑΤΑΓΜΑΤΑ

(1)

ΠΡΟΕΔΡΙΚΟ ΔΙΑΤΑΓΜΑ ΑΡΙΘ. 314

Καθιέρωση συστήματος υποχρεωτικών επιθεωρήσεων για την ασφαλή εκτέλεση τακτικών δρομολογίων από οχηματαγωγά ro-ro πλοία και ταχύπλοα επιβατηγά σκάφη σύμφωνα με την οδηγία 1999/35/ΕΚ του Συμβουλίου της 29.4.1999.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Έχοντας υπόψη :

1. Τις διατάξεις του άρθρου 1 (παρ. 1, 3 και 4) του ν. 1338/1983 "Εφαρμογή του κοινοτικού δικαίου", (Α' 34), όπως η παρ. 1 τροποποιήθηκε με το άρθρο 6 (παρ.1) του ν. 1440/1984 (Α' 70) σε συνδυασμό με τις διατάξεις των άρθρων 32 (παρ. 2) και 36 (παρ.2) του ν.δ. 187/1973 (Α' 261).

2. Τις διατάξεις του άρθρου 29 Α του ν. 1558/1985 "Κυβέρνηση και κυβερνητικά όργανα" (Α' 137), που προστέθηκε με το άρθρο 27 του ν. 2081/1992 (Α' 154) και τροποποιήθηκε με το άρθρο 1 παρ. 2α του ν. 2469/1997 (Α' 38).

3. Το γεγονός ότι από τις διατάξεις του παρόντος διατάγματος δεν προκαλείται δαπάνη σε βάρος του κρατικού προϋπολογισμού.

4. Την αριθμ. 347/02.11.00 γνωμοδότηση του Συμβουλίου Εμπορικού Ναυτικού.

5. Την αριθμ. 320/14.06.01 γνωμοδότηση του Συμβουλίου της Επικρατείας, μετά από πρόταση των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας και Εμπορικής Ναυτιλίας, αποφασίζουμε :

Άρθρο 1
(Άρθρο 1 της Οδηγίας)

Σκοπός

Σκοπός του παρόντος διατάγματος είναι η προσαρμογή της Ελληνικής νομοθεσίας στις διατάξεις της οδηγίας 1999/35/ΕΚ του Συμβουλίου της 29ης Απριλίου 1999, (E.E.L. 138/1.6.99 Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων).

Άρθρο 2
(Άρθρο 2 της Οδηγίας)

Ορισμοί

Για τους σκοπούς του παρόντος διατάγματος και των παραρτημάτων του, νοούνται ως:

(α) "οχηματαγωγό Ro-Ro", το θαλασσοπλοούν επιβατηγό πλοίο που διαθέτει εγκαταστάσεις φόρτωσης και εκφόρτωσης οδικών ή σιδηροδρομικών οχημάτων και μεταφέρει άνω των δώδεκα επιβατών.

(β) "ταχύπλοο επιβατηγό σκάφος", το ταχύπλοο σκάφος όπως αυτό ορίζεται στον κανονισμό 1 του κεφαλαίου Χ της Σύμβασης Solas του 1974, όπως αυτή είχε τροποποιηθεί και ίσχυε στις 01/06/1999, το οποίο μεταφέρει άνω των δώδεκα επιβατών.

(γ) "επιβάτης", κάθε άτομο επιβαίνον του πλοίου, εκτός από:

(i) τον πλοίαρχο και τα μέλη του πληρώματος ή άλλα άτομα που απασχολούνται ή έχουν προσληφθεί υφ' οιανδήποτε ιδιότητα στο πλοίο για τις ανάγκες του, και

(ii) τα παιδιά ηλικίας κάτω του ενός έτους.

(δ) "σύμβαση Solas του 1974", η διεθνής σύμβαση περί ασφαλείας της ανθρωπίνης ζωής εν θαλάσση, καθώς και τα πρωτόκολλά της, όπως αυτή είχε τροποποιηθεί και ίσχυε στις 01/06/1999.

(ε) "κώδικας ταχυπλόων σκαφών", ο "διεθνής κώδικας ασφαλείας ταχυπλόων σκαφών" ο οποίος περιέχεται στην απόφαση MSC 36 (63) της επιτροπής ναυτικής ασφαλείας του IMO, της 20ής Μαΐου 1994, όπως έκτοτε έχει τρο-

ποποιηθεί και ισχύει (Υ.Α. 1218.112/98/10.06.1998 "Αποδοχή του Διεθνούς Κώδικα για τα ταχύπλοα", ΦΕΚ 726 Β'/15.07.1998).

(στ) "τακτικό δρομολόγιο", σειρά διαπλεύσεων οχηματαγωγού Ro-Ro ή ταχύπλοου επιβατηγού σκάφους, οι οποίες εκτελούνται κατά τρόπο που να εξυπηρετείται η συγκοινωνία μεταξύ των αυτών δύο ή περισσοτέρων λιμένων, ή σειρά δρομολογίων από και προς τον ίδιο λιμένα χωρίς ενδιάμεσες προσεγγίσεις, είτε:

(i) σύμφωνα με δημοσιευμένο πρόγραμμα ή

(ii) με διαπλεύσεις τόσο τακτικές ή συχνές ώστε να αποτελούν αναγνωρίσιμο συστηματικό σύνολο.

(ζ) "θαλάσσια περιοχή", οιαδήποτε θαλάσσια περιοχή, που περιλαμβάνεται σε κατάλογο που καταρτίζεται σύμφωνα με το άρθρο 4 του Π.Δ. 103/99 (Α 110) "Κανόνες και πρότυπα ασφαλείας για τα επιβατηγά πλοία σύμφωνα με την Οδηγία 98/18/ΕΚ του Συμβουλίου της 17ης Μαρτίου 1998".

(η) "πιστοποιητικά"

(i) για τα οχηματαγωγά Ro-Ro και τα ταχύπλοα επιβατηγά σκάφη που εκτελούν διεθνείς πλόες, τα πιστοποιητικά ασφαλείας που εκδίδονται δυνάμει της σύμβασης Solas του 1974, όπως έχει τροποποιηθεί, καθώς και τα σχετικά μητρώα εξοπλισμού, τα πιστοποιητικά απαλλαγής και οι άδειες λειτουργίας,

(ii) για τα οχηματαγωγά Ro-Ro ή ταχύπλοα επιβατηγά σκάφη που εκτελούν εσωτερικούς πλόες, τα πιστοποιητικά ασφαλείας που εκδίδονται σύμφωνα με το π.δ. 103/99 καθώς και τα σχετικά μητρώα εξοπλισμού, τα πιστοποιητικά απαλλαγής και οι άδειες λειτουργίας.

(θ) "πιστοποιητικό απαλλαγής", οιοδήποτε πιστοποιητικό εκδοθέν με βάση τις διατάξεις του κεφαλαίου Ι, κανονισμού 12 παρ. (α) (vii) της Δ. Σύμβασης SOLAS '74, (Πρωτόκολλο 1988 όπως αυτό έχει κυρωθεί με το Ν. 2208/94, ΦΕΚ Α 71).

(ι) "αρχή του κράτους της σημαίας", οι αρμόδιες αρχές του κράτους του οποίου την σημαία δικαιούται να φέρει το οχηματαγωγό πλοίο Ro-Ro ή το ταχύπλοο επιβατηγό σκάφος.

(ια) "κράτος υποδοχής", το κράτος μέλος, σε λιμένα ή λιμένες του οποίου καταπλέει ένα οχηματαγωγό πλοίο Ro-Ro ή ένα ταχύπλοο επιβατηγό σκάφος κατά την εκτέλεση τακτικού δρομολογίου του.

(ιβ) "διεθνής πλους", ο πλους δια θαλάσσης από έναν λιμένα κράτους μέλους προς έναν λιμένα εκτός του εν λόγω κράτους μέλους, ή αντιστρόφως.

(ιγ) "εσωτερικός πλους", ο πλους σε θαλάσσιες περιοχές από έναν λιμένα κράτους μέλους προς τον ίδιο ή άλλον λιμένα εντός του ίδιου κράτους μέλους.

(ιδ) "αναγνωρισμένος οργανισμός", ο αναγνωρισμένος οργανισμός σύμφωνα με το άρθρο 4 του π.δ. 32/97 (Α35).

(ιε) "εταιρεία", οιαδήποτε εταιρεία η οποία εκμεταλλεύεται ένα ή περισσότερα οχηματαγωγά Ro-Ro, και έχει αποκτήσει έγγραφο συμμόρφωσης σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 3051/95 του Συμβουλίου, της 8ης Δεκεμβρίου 1995, για την διαχείριση της ασφάλειας των επιβατηγών οχηματαγωγών πλοίων, Roll-on/Roll-off (Ro-Ro) (L 320/14/30.12.95) ή εκμεταλλεύεται ταχύπλοα επιβατηγά σκάφη, και έχει αποκτήσει έγγραφο συμμόρφωσης σύμφωνα με τον κανονισμό IX/4 της σύμβασης Solas του 1974, όπως αυτή είχε τροποποιηθεί και ίσχυε την 01/06/1999.

(ιστ) "κώδικας για την έρευνα θαλάσσιων ατυχημάτων", ο κώδικας για την έρευνα των θαλασσίων ατυχημάτων και περιστατικών τον οποίον έχει εκδώσει ο ΙΜΟ με την απόφαση Α.849(20) της συνέλευσής του στις 27 Νοεμβρίου 1997.

(ιζ) "ειδική επιθεώρηση", η επιθεώρηση πλοίου, η εκτελουμένη από το κράτος υποδοχής, όπως ορίζουν τα άρθρα 6 και 8.

(ιη) "ειδικευμένος επιθεωρητής", ο δημόσιος υπάλληλος ή οιοδήποτε άλλο άτομο, δεόντως εξουσιοδοτημένο από την αρχή ενός κράτους μέλους, να διενεργεί επιθεωρήσεις και ελέγχους που σχετίζονται με τα πιστοποιητικά και πληροί τα κριτήρια περί προσόντων και ανεξαρτησίας που ορίζει το παράρτημα V του παρόντος διατάγματος.

(ιθ) "ελάττωμα", η κατάσταση πλοίων που δεν είναι σύμφωνη προς τις απαιτήσεις του παρόντος διατάγματος.

(κ) "ΙΜΟ", ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (International Maritime Organization/IMO)

(κα) "ΥΕΝ", το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας.

(κβ) "ΚΕΕΠ", Ο Κλάδος Ελέγχου Εμπορικών Πλοίων.

(κγ) "Κράτος μέλος", τα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

(κδ) "Λιμενικές Αρχές", τα Κεντρικά Λιμεναρχεία, Λιμεναρχεία, Υπολιμεναρχεία, Λιμενικοί σταθμοί.

Άρθρο 3
(Άρθρο 3 της Οδηγίας)

Πεδίο εφαρμογής

Το παρόν διάταγμα εφαρμόζεται σε όλα τα οχηματαγωγά Ro-Ro και ταχύπλοα επιβατηγά σκάφη που εκτελούν τακτικό δρομολόγιο από ή προς ελληνικό λιμένα, ανεξαρτήτως της σημαίας τους, εφόσον το δρομολόγιο αυτό είναι διεθνής πλους ή πλους εσωτερικού σε θαλάσσιες περιοχές οι οποίες εμπίπτουν στην κατηγορία Α που αναφέρεται στο άρθρο 4 του π.δ. 103/99.

Άρθρο 4
(Άρθρο 4 της Οδηγίας)

Αρχικές επαληθεύσεις οι οποίες απαιτούνται για τα οχηματαγωγά Ro-Ro ή τα ταχύπλοα επιβατηγά σκάφη

1. Πριν από την έναρξη εκτέλεσης τακτικών δρομολογίων από ένα οχηματαγωγό Ro-Ro ή ταχύπλοο επιβατηγό σκάφος ή μέχρι την 1.12.2001 για οχηματαγωγό Ro-Ro ή ταχύπλοο επιβατηγό σκάφος το οποίον εκτελεί ήδη τακτικό δρομολόγιο την 1.12.2000, ο ΚΕΕΠ ελέγχει εάν αυτά :

(α) διαθέτουν έγκυρα πιστοποιητικά, εκδοθέντα από τις αρχές του κράτους της σημαίας ή από αναγνωρισμένο Οργανισμό που ενεργεί εξ ονόματός του,

(β) έχουν επιθεωρηθεί για την έκδοση πιστοποιητικών σύμφωνα με τις σχετικές διαδικασίες και κατευθύνσεις, που περιέχει η απόφαση Α.746(18) της συνέλευσης του ΙΜΟ σχετικά με τις κατευθύνσεις επιθεώρησης με βάση το εναρμονισμένο σύστημα επιθεώρησης και πιστοποίησης, όπως ισχύουν οι κατευθύνσεις αυτές κατά την ημερομηνία έναρξης και ισχύος του παρόντος διατάγματος και έκτοτε ή με διαδικασίες που έχουν καθορισθεί για να επιτευχθεί ο ίδιος στόχος,

(γ) πληρούν τα πρότυπα κατάταξής τους που έχουν ορισθεί με τους κανόνες αναγνωρισμένου οργανισμού ή κανόνες αποδεκτούς ως ισοδύναμους από τις αρχές του κράτους της σημαίας για την κατασκευή και συντήρηση του κύτους τους, του μηχανολογικού και ηλεκτρολογικού εξοπλισμού τους και της εγκατάστασης ελέγχου,

(δ) είναι εξοπλισμένα με όργανο καταγραφής δεδομέ-

νων του ταξιδίου (VDR), με σκοπό να διατίθενται πληροφορίες σε περίπτωση έρευνας ατυχήματος. Το VDR πρέπει να πληροί τα πρότυπα επιδόσεων της απόφασης Α.861(20) της συνέλευσης του ΙΜΟ της 27ης Νοεμβρίου 1997, καθώς και τα πρότυπα δοκιμής που ορίζει το πρότυπο αριθ. 61996 της διεθνούς ηλεκτροτεχνικής επιτροπής (IEC). Ωστόσο, για τα VDR που τοποθετούνται σε οχηματαγωγά Ro-Ro ή ταχύπλοα επιβατηγά σκάφη, κατασκευασμένα προ της 1.6.1999, δύναται να χορηγούνται απαλλαγές σχετικά με τη συμμόρφωση προς ορισμένες απαιτήσεις. Οι απαλλαγές και οι όροι χορήγησής τους, υιοθετούνται σύμφωνα με την διαδικασία που ορίζεται στο Παράρτημα VI.

(ε) πληρούν τις ειδικές απαιτήσεις περί ευστάθειας [παράρτημα I, Κεφάλαιο Β του Π.Δ. 103/99 (Α' 110) και Υ.Α. 1218.102/1/97/2.6.97 (Β' 495)] που έχουν εγκριθεί στην Ευρωπαϊκή Ένωση και έχουν μεταφερθεί στην Ελληνική νομοθεσία σύμφωνα με την διαδικασία κοινοποίησης που προβλέπεται στο Π.Δ. 39/2001 "Καθιέρωση μιας διαδικασίας πληροφόρησης στον τομέα των τεχνικών προτύπων και προδιαγραφών και των κανόνων σχετικά με τις υπηρεσίες της κοινωνίας των πληροφοριών" (Α' 28), όταν εκτελούν πλόες οι οποίοι καλύπτονται από την κείμενη νομοθεσία, υπό την προϋπόθεση ότι αυτές οι απαιτήσεις δεν υπερβαίνουν εκείνες που ορίζονται στο παράρτημα της απόφασης 14 (απαιτήσεις περί ευστάθειας, σχετικές με τη συμφωνία) της διάσκεψης Solas του 1995 και έχουν κοινοποιηθεί εγκαίρως στον γενικό γραμματέα του ΙΜΟ, σύμφωνα με τις διαδικασίες που ορίζονται στο σημείο 3 της εν λόγω απόφασης.

2. Η προηγούμενη περίπτωση 1 (ε) εφαρμόζεται στα ταχύπλοα επιβατηγά σκάφη, μόνον, όταν και όπου συντρέχει λόγος.

3. Ο ΚΕΕΠ κατά την εκτέλεση του έργου που περιγράφεται στην παράγραφο 1 αυτού του άρθρου, συνεπικουρείται όπου είναι αναγκαίο από τις Λιμενικές Αρχές.

Άρθρο 5
(Άρθρο 5 της Οδηγίας)

Αρχικές επαληθεύσεις οι οποίες απαιτούνται για τις εταιρείες και τα κράτη υποδοχής

Πριν από την έναρξη εκτέλεσης τακτικών δρομολογίων από ένα οχηματαγωγό Ro-Ro ή ταχύπλοο επιβατηγό σκάφος, ή μέχρι την 1.12.2001 για οχηματαγωγό Ro-Ro ή ταχύπλοο επιβατηγό σκάφος που εκτελεί ήδη τακτικό δρομολόγιο την 1.12.2000, ο ΚΕΕΠ :

1. Ελέγχει εάν οι εταιρείες που θέτουν ή πρόκειται να θέσουν σε τακτικό δρομολόγιο τα σκάφη αυτά :

(α) λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα για την εξασφάλιση της εφαρμογής των ειδικών απαιτήσεων οι οποίες παρατίθενται στο παράρτημα I και παρέχουν στα κράτη υποδοχής τα οποία περιλαμβάνονται στο τακτικό δρομολόγιο, τα αποδεικτικά στοιχεία συμμόρφωσης προς την παρούσα παράγραφο και προς το άρθρο 4 του παρόντος διατάγματος.

(β) συμφωνούν εκ των προτέρων ότι τα κράτη υποδοχής, και οιοδήποτε άλλο ουσιαστικά ενδιαφερόμενο κράτος μέλος, δύνανται να διενεργούν, να συμμετέχουν πλήρως ή να συνεργάζονται στην έρευνα σχετικά με θαλάσσιο ατύχημα ή περιστατικό σύμφωνα με το άρθρο 12 και ότι τους παρέχουν πρόσβαση στις πληροφορίες που έχει καταγράψει το VDR του οχηματαγωγού ή ταχυπλόου επιβατηγού σκάφους τους που εμπλέκεται στο εν λόγω ατύχημα ή περιστατικό.

2. Ελέγχουν, για τα οχηματαγωγά ή τα σκάφη που φέρουν σημαία τρίτου κράτους, κατά πόσον το κράτος της σημαίας έχει αποδεχθεί την δέσμευση της εταιρείας να συμμορφώνεται προς τις απαιτήσεις του παρόντος διατάγματος.

3. Ο ΚΕΕΠ κατά την εκτέλεση του έργου που περιγράφεται στην παράγραφο 1 αυτού του άρθρου, συνεπικουρείται όπου είναι αναγκαίο από τις Λιμενικές Αρχές.

Άρθρο 6
(Άρθρο 6 της Οδηγίας)

Αρχικές ειδικές επιθεωρήσεις

1. Πριν από την έναρξη εκτέλεσης τακτικών δρομολογίων από ένα οχηματαγωγό Ro-Ro ή ταχύπλοο επιβατηγό σκάφος, ή μέχρι την 1.12.2001 για οχηματαγωγό Ro-Ro ή ταχύπλοο επιβατηγό σκάφος που εκτελεί ήδη τακτικό δρομολόγιο την 1.12.2000, ο ΚΕΕΠ εκτελεί αρχική ειδική επιθεώρηση, σύμφωνα με τα παραρτήματα I και III, για να βεβαιωθεί ότι το οχηματαγωγό Ro-Ro ή το ταχύπλοο επιβατηγό σκάφος ικανοποιεί τις απαραίτητες απαιτήσεις για ασφαλή λειτουργία σε τακτικό δρομολόγιο.

2. Στις περιπτώσεις κατά τις οποίες το παρόν άρθρο εφαρμόζεται πριν από την έναρξη εκτέλεσης των δρομολογίων, ο ΚΕΕΠ ορίζει ημερομηνία για την αρχική ειδική επιθεώρηση, η οποία διεξάγεται εντός μηνός το αργότερο από της παραλαβής των στοιχείων που είναι απαραίτητα για την ολοκλήρωση της επαλήθευσης σύμφωνα με τα άρθρων 4 και 5 του παρόντος διατάγματος.

Άρθρο 7
(Άρθρο 7 της Οδηγίας)

Ειδικές διατάξεις

1. 'Όταν ένα οχηματαγωγό Ro-Ro ή ένα ταχύπλοο επιβατηγό σκάφος πρόκειται να χρησιμοποιηθεί σε τακτικό δρομολόγιο με προσέγγιση σε ελληνικό λιμένα, ο ΚΕΕΠ λαμβάνει υπόψη του στον μέγιστο βαθμό τις επαληθεύσεις και επιθεωρήσεις που έχουν ήδη διεξαχθεί στο εν λόγω οχηματαγωγό ή ταχύπλοο επιβατηγό σκάφος, για την διεξαγωγή προηγούμενου τακτικού δρομολογίου που καλύπτεται από το παρόν διάταγμα. Εφόσον ο ΚΕΕΠ είναι ικανοποιημένος με τις προηγούμενες επαληθεύσεις και επιθεωρήσεις, οι οποίες είναι σχετικές με τους νέους όρους λειτουργίας, τα άρθρα 4, 5 και 6 δεν χρειάζεται να εφαρμόζονται προ της έναρξης του νέου τακτικού δρομολογίου του οχηματαγωγού Ro-Ro ή του ταχυπλόου επιβατηγού σκάφους.

2. Η εφαρμογή των άρθρων 4, 5 και 6 δεν απαιτείται όταν ένα οχηματαγωγό Ro-Ro ή ταχύπλοο επιβατηγό σκάφος, το οποίον συμμορφώνεται με το παρόν διάταγμα και εκτελεί ήδη τακτικά δρομολόγια, μεταφέρεται σε άλλο τακτικό δρομολόγιο, του οποίου τα χαρακτηριστικά της γραμμής αναγνωρίζονται από τα οικεία κράτη υποδοχής ότι είναι όμοια, και όλα τα κράτη υποδοχής συμφωνούν ότι το οχηματαγωγό Ro-Ro ή το ταχύπλοο επιβατηγό σκάφος ικανοποιεί όλες τις απαιτήσεις ασφαλούς εκτέλεσης του δρομολογίου αυτού.

Κατόπιν σχετικής αιτήσεως μιας εταιρείας, ο ΚΕΕΠ μπορεί να επιβεβαιώνει εκ των προτέρων τη συμφωνία της χώ-

ρας με άλλο κράτος υποδοχής, όσον αφορά την ομοιότητα των χαρακτηριστικών της γραμμής.

3. Σε περιπτώσεις κατά τις οποίες, λόγω απρόβλεπτων περιστάσεων, ένα οχηματαγωγό Ro-Ro ή ταχύπλοο επιβατηγό σκάφος, πρέπει ν' αντικαταστήσει ταχέως το αρχικό για να εξασφαλιστεί η συνέχεια του δρομολογίου, και εφόσον δεν εφαρμόζονται οι παράγραφοι 1 και 2, ο ΚΕΕΠ μπορεί να επιτρέπει την λειτουργία του οχηματαγωγού Ro-Ro ή ταχυπλόου επιβατηγού σκάφους υπό την προϋπόθεση ότι :

(α) η οπτική επιθεώρηση και ο έλεγχος των εγγράφων δεν προξενεί ανησυχίες σχετικές με την μη ικανοποίηση από πλευράς οχηματαγωγού Ro-Ro ή ταχυπλόου επιβατηγού σκάφους των απαραιτήτων απαιτήσεων ασφαλούς λειτουργίας, και

(β) ο ΚΕΕΠ εκτελεί τις επαληθεύσεις και επιθεωρήσεις βάσει των άρθρων 4, 5 και 6 εντός ενός μηνός από την δρομολόγησή του.

Άρθρο 8
(Άρθρο 8 της Οδηγίας)

Τακτικές ειδικές και άλλες επιθεωρήσεις

1. Ο ΚΕΕΠ, μία φορά ανά δώδεκα μήνες, διενεργεί :
- ειδική επιθεώρηση, σύμφωνα με το παράρτημα III και
- επιθεώρηση κατά την διάρκεια τακτικού δρομολογίου, σκοπός της οποίας είναι να καλύψει αρκετά από τα σημεία που εκτίθενται στα παραρτήματα I, III και IV προκειμένου να βεβαιωθεί ότι το οχηματαγωγό ή ταχύπλοο επιβατηγό σκάφος εξακολουθεί να ικανοποιεί τις απαραίτητες απαιτήσεις ασφαλούς λειτουργίας.

Μια αρχική ειδική επιθεώρηση σύμφωνα με το άρθρο 6 υπολογίζεται ως ειδική επιθεώρηση για τους σκοπούς του παρόντος άρθρου.

2. Ο ΚΕΕΠ εκτελεί επίσης ειδική επιθεώρηση σύμφωνα με το παράρτημα III, κάθε φορά που το οχηματαγωγό Ro-Ro ή το ταχύπλοο επιβατηγό σκάφος υφίσταται επισκευές, μετατροπές και μεταβολές μείζονος σημασίας, ή σε περίπτωση αλλαγής της διαχείρισης, της σημαίας του ή της κλάσης του. Ωστόσο, στην περίπτωση αλλαγής διαχείρισης ή σημαίας, ή μετάταξης σε άλλη κλάση, ο ΚΕΕΠ μπορεί, αφού λάβει υπόψη του τις προηγούμενες επαληθεύσεις και τις επιθεωρήσεις του οχηματαγωγού ή ταχύπλοου επιβατηγού σκάφους, και με την προϋπόθεση ότι η ασφαλής λειτουργία του δεν επηρεάζεται από την αλλαγή ή την μεταφορά αυτή, να απαλλάξει το οχηματαγωγό ή το ταχύπλοο επιβατηγό σκάφος από την ειδική επιθεώρηση που απαιτεί η παρούσα παράγραφος.

3. Στην περίπτωση κατά την οποία οι επιθεωρήσεις για τις οποίες γίνεται λόγος στην παράγραφο 1, επιβεβαιώσουν ή αποκαλύψουν ελαττώματα σε σχέση με τις απαιτήσεις του παρόντος διατάγματος, οι οποίες να δικαιολογούν απαγόρευση εκτέλεσης δρομολογίων, όλες οι δαπάνες, οι σχετιζόμενες με τις επιθεωρήσεις σε οιαδήποτε κανονική λογιστική περίοδο, καλύπτονται από την εταιρεία.

Άρθρο 9
(Άρθρο 9 της Οδηγίας)

Κοινοποίηση

Ο ΚΕΕΠ ενημερώνει αμέσως και γραπτώς για το αποτέλεσμα των επαληθεύσεων και επιθεωρήσεων που εκτέλεσε σύμφωνα με τα άρθρα 4, 5, 6 και 8.

Άρθρο 10
(Άρθρο 10 της Οδηγίας)

Απαγόρευση εκτέλεσης δρομολογίων

1. Ο ΚΕΕΠ εμποδίζει την διεξαγωγή τακτικού δρομολογίου από οχηματαγωγό Ro-Ro ή ταχύπλοο επιβατηγό σκάφος, μέχρις ότου αποφανθεί ότι ο κίνδυνος εξέλιπε και πληρούνται οι απαιτήσεις του παρόντος διατάγματος.

(α) όταν αδυνατεί να επιβεβαιώσει την συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις των άρθρων 4 και 5.

(β) οποτεδήποτε διαπιστώνονται ελαττώματα κατά την διάρκεια των αναφερομένων στα άρθρα 6 και 8 επιθεωρήσεων, τα οποία θέτουν σε άμεσο κίνδυνο την ασφάλεια του οχηματαγωγού ή του ταχυπλόου επιβατηγού σκάφους, καθώς και την ζωή των επιβατών και του πληρώματος.

(γ) όταν υφίσταται διαπιστωμένη αδυναμία συμμόρφωσης προς τις κοινοτικές πράξεις που παρατίθενται στο παράρτημα II, η οποία θέτει σε άμεσο κίνδυνο το οχηματαγωγό ή ταχύπλοο επιβατηγό σκάφος, καθώς και την ζωή των επιβατών και του πληρώματος.

(δ) όποτε το κράτος της σημαίας δεν έχει συμβουλευθεί τον ΚΕΕΠ για τα θέματα που αναφέρονται στο άρθρο 13 παράγραφος 1 ή παράγραφος 5.

Ο ΚΕΕΠ ενημερώνει γραπτώς την εταιρεία για την απόφαση απαγόρευσης εκτέλεσης δρομολογίων από το συγκεκριμένο οχηματαγωγό Ro-Ro ή ταχύπλοο επιβατηγό σκάφος και αιτιολογεί πλήρως την απόφασή του.

2. Ωστόσο, όταν το οχηματαγωγό Ro-Ro ή ταχύπλοο επιβατηγό σκάφος εκτελεί ήδη τακτικά δρομολόγια και διαπιστωθούν ελαττώματα, ο ΚΕΕΠ απαιτεί από την εταιρεία να λάβει τα αναγκαία μέτρα για την ταχεία αποκατάστασή τους ή εντός μιας εύθετης προκαθορισμένης χρονικής περιόδου, εφόσον τα ελαττώματα αυτά δεν θέτουν σε άμεσο κίνδυνο την ασφάλεια του οχηματαγωγού ή του σκάφους, του πληρώματος και των επιβατών του. Μετά την αποκατάσταση των ελαττωμάτων, ο ΚΕΕΠ ελέγχει κατά πόσον η διόρθωση πραγματοποιήθηκε σύμφωνα με τις απαιτήσεις του. Σε αντίθετη περίπτωση, απαγορεύει την εκτέλεση δρομολογίων από το οχηματαγωγό ή το σκάφος.

3. Η εταιρεία του οχηματαγωγού Ro-Ro ή ταχύπλοου επιβατηγού σκάφους έχει δικαίωμα προσφυγής κατά της απόφασης για απαγόρευση δρομολογίων ενώπιον του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στην παράγραφο 4 του άρθρου 45 του Ν.Δ. 187/73 "περί Κώδικος Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου" (Α 261). Οι προσφυγές διεκπεραιώνονται το ταχύτερο δυνατό. Η προσφυγή δεν συνεπάγεται αυτόματη αναστολή της απόφασης.

Η απόφαση για απαγόρευση δρομολογίου περιλαμβάνει ρητή μνεία του δικαιώματος προσφυγής, της προθεσμίας ασκήσεως και του οργάνου ενώπιον του οποίου αυτή ασκείται.

4. Σε περιπτώσεις κατά τις οποίες τα άρθρα 4, 5 και 6 εφαρμόζονται πριν από την έναρξη εκτέλεσης τακτικών δρομολογίων από οχηματαγωγό Ro-Ro ή ταχύπλοο επιβατηγό σκάφος, η απόφαση απαγόρευσης εκτέλεσης δρομολογίων για ένα πλοίο πρέπει να λαμβάνεται εντός μηνός από την αρχική ειδική επιθεώρηση και να κοινοποιείται αμέσως στην εταιρεία.

Άρθρο 11
(Άρθρο 11 της Οδηγίας)

Διαδικασίες σχετικά με τις αρχικές και τακτικές ειδικές επιθεωρήσεις

1. Τα οχηματαγωγά Ro-Ro και τα ταχύπλοα επιβατηγά

σκάφη που έχουν υποβληθεί στις ειδικές επιθεωρήσεις με ικανοποιητικά αποτελέσματα απαλλάσσονται από τις ενδελεχείς επιθεωρήσεις, που αναφέρονται στο άρθρο 7 παράγραφος 4 του π.δ. 88/97 (Α90), όπως τροποποιήθηκε με το π.δ. 16/99 (Α9), και από τις ενισχυμένες επιθεωρήσεις εκ του λόγου ότι ανήκουν στην κατηγορία επιβατηγών πλοίων, που αναφέρονται στο άρθρο 7 παράγραφος 1 και στο παράρτημα V. (κατηγορία Α-3) του ως άνω διατάγματος.

2. Ο ΚΕΕΠ συνεργάζεται με τις αντίστοιχες αρχές άλλων κρατών υποδοχής που εμπλέκονται σε μια ειδική επιθεώρηση του ιδίου πλοίου ή σκάφους. Οι ειδικές επιθεωρήσεις πραγματοποιούνται από ομάδα απαρτιζόμενη από ειδικευμένους επιθεωρητές του ΚΕΕΠ ή αυτού και του (των) εμπλεκόμενου(-ων) κράτους(-τών) υποδοχής. 'Όποτε υφίσταται ανάγκη ποιοτικής αξιολόγησης της συμμόρφωσης προς τις διατάξεις που αφορούν τις κλάσεις, η Ελληνική πλευρά διασφαλίζει ότι στην ομάδα της περιλαμβάνονται οι κατάλληλοι εμπειρογνώμονες με την προσθήκη, όπου απαιτείται, ενός επιθεωρητή εξουσιοδοτημένου αναγνωρισμένου οργανισμού. Οι επιθεωρητές αναφέρουν τα ελαττώματα στον ΚΕΕΠ, ο οποίος ανακοινώνει αυτές τις πληροφορίες στο κράτος της σημαίας, εάν αυτό το κράτος δεν είναι κράτος υποδοχής εμπλεκόμενο στην επιθεώρηση.

3. Ο ΚΕΕΠ δύναται να διεξάγει επιθεώρηση κατόπιν αιτήματος άλλου εμπλεκόμενου κράτους υποδοχής.

4. Ο ΚΕΕΠ, εφόσον του το ζητήσουν οι εταιρείες, καλεί τις αρχές του κράτους της σημαίας που δεν είναι κράτος υποδοχής, να αντιπροσωπευθούν σε οιαδήποτε ειδική επιθεώρηση με βάση τις διατάξεις του παρόντος διατάγματος.

5. Ο ΚΕΕΠ, όταν προγραμματίζει επιθεώρηση σύμφωνα με τα άρθρα 6 και 8, λαμβάνει δεόντως υπόψη το πρόγραμμα λειτουργίας και συντήρησης του οχηματαγωγού ή του σκάφους.

6. Τ' αποτελέσματα των ειδικών επιθεωρήσεων καταγράφονται σε εκθέσεις επιθεωρήσεων.

7. Στην περίπτωση που υπάρχει διαφωνία μεταξύ των αρχών, της Ελλάδας και των άλλων κρατών υποδοχής, σχετικά με την ικανοποίηση των απαιτήσεων του άρθρου 4 και του άρθρου 5 παράγραφος 1, τότε ο ΚΕΕΠ κοινοποιεί αμέσως στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή τους λόγους της διαφωνίας.

Άρθρο 12
(Άρθρο 12 της Οδηγίας)
Διερεύνηση ατυχήματος

1. Οι Λιμενικές Αρχές, οι κατά την κείμενη νομοθεσία οριζόμενοι Αξιωματικοί Λιμενικού Σώματος και τα Ανακριτικά Συμβούλια Ναυτικών Ατυχημάτων (Α.Σ.Ν.Α.) σε περιπτώσεις ναυτικών ατυχημάτων στα οποία εμπλέκεται οχηματαγωγό Ro-Ro ή ταχύπλοο επιβατηγό σκάφος, διεξάγουν σύμφωνα με την ισχύουσα εθνική νομοθεσία σχετική έρευνα και υποβάλλουν το φάκελο του ναυτικού ατυχήματος στις αρμόδιες αρχές. Στις παραπάνω περιπτώσεις ναυτικών ατυχημάτων επιτρέπεται σε οιοδήποτε άλλο ουσιαστικώς ενδιαφερόμενο κράτος μέλος να συμμετέχει, να συνεργάζεται ή, όπου προβλέπεται στα πλαίσια του κώδικα για την έρευνα ναυτικών ατυχημάτων, να διεξάγει οιαδήποτε διερεύνηση ναυτικού ατυχήματος ή περιστατικού, σύμφωνα με τις διατάξεις του Π.Δ. 712/70 (Α' 237).

2. Οι όροι "ουσιαστικώς ενδιαφερόμενο κράτος", "κύριο κράτος διερεύνησης" και "ναυτικό ατύχημα" έχουν την ίδια έννοια με εκείνη του κώδικα του ΙΜΟ για την έρευνα ναυτικών ατυχημάτων.

3. 'Όταν ένα οχηματαγωγό Ro-Ro ή ταχύπλοο επιβατηγό σκάφος εμπλέκεται σε ναυτιλιακό ατύχημα, την ευθύνη έναρξης της διερεύνησης φέρει το κράτος στα ύδατα του οποίου συνέβη το ατύχημα ή το περιστατικό, ή εάν συνέβη σε άλλα ύδατα, το τελευταίο κράτος μέλος επίσκεψης του οχηματαγωγού ή σκάφους πριν το ατύχημα ή το περιστατικό. Το κράτος αυτό είναι υπεύθυνο για τη διερεύνηση και το συντονισμό με άλλα ουσιαστικώς ενδιαφερόμενα κράτη έως ότου συμφωνηθεί από κοινού το κύριο κράτος διερεύνησης.

4. Οι αρμόδιες Αρχές που διεξάγουν, συμμετέχουν ή συνεργάζονται στις εν λόγω διερευνήσεις εξασφαλίζουν ότι η έρευνα ολοκληρώνεται κατά τον αποτελεσματικότερο τρόπο και εντός του βραχύτερου κατά το δυνατόν χρονικού διαστήματος, λαμβανομένου υπόψη του κώδικα για την έρευνα ναυτικών ατυχημάτων.

5. Οι παραπάνω Αρχές, δημοσιοποιούν τις εκθέσεις που προκύπτουν από τις διερευνήσεις αυτές, σύμφωνα με το σημείο 12.3 του κώδικα για την έρευνα ναυτικών ατυχημάτων και την κοινοποίησή τους στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή, τηρουμένης της ισχύουσας νομοθεσίας.

Άρθρο 13
(Άρθρο 13 της Οδηγίας)
Συνοδευτικά μέτρα

1. Ο ΚΕΕΠ όταν εκδίδει ή αναγνωρίζει ένα πιστοποιητικό απαλλαγής, συνεργάζεται με το εμπλεκόμενο κράτος υποδοχής ή με τις αρχές του κράτους της σημαίας, για να επιλυθεί οιαδήποτε διαφωνία σχετικά με το βάσιμο των απαλλαγών πριν την αρχική ειδική επιθεώρηση.

2. Το ΥΕΝ εντός χρονικού διαστήματος έξι (6) μηνών από της δημοσιεύσεως του παρόντος ΠΔ, πρέπει να θέσει σε λειτουργία συστήματα ραδιοναυτιλιακών βοηθημάτων από ξηράς και άλλα συστήματα πληροφοριών, σύμφωνα με την απόφαση Α. 795(19) του ΙΜΟ, για να υποβοηθούνται τα οχηματαγωγά Ro-Ro και τα ταχύπλοα επιβατηγά σκάφη στην ασφαλή εκτέλεση του τακτικού δρομολογίου, ή μέρους αυτού, για την ασφάλεια των οποίων η Ελλάδα φέρει την ευθύνη.

3. Ο ΚΕΕΠ παρέχει στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή αντίγραφα των εκθέσεων επιθεώρησης που αναφέρονται στο άρθρο 11 παράγραφος 6, με τον αναγνωριστικό αριθμό του ΙΜΟ, εάν υφίσταται. Η χορήγηση αναγνωριστικών αριθμών σε άλλα σκάφη είναι δυνατή μετά από απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, που εκδίδεται σύμφωνα με την κοινοτική διαδικασία. Εφόσον σε ένα τακτικό δρομολόγιο εμπλέκονται δύο ή περισσότερα κράτη υποδοχής, τα δεδομένα μπορούν να παρέχονται από ένα από αυτά τα κράτη υποδοχής. Στην βάση δεδομένων που τηρεί η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, στην οποία περιέχονται οι παρεχόμενες πληροφορίες, υπάρχει δυνατότητα πρόσβασης με τις προϋποθέσεις που αποφασίζονται από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

4. Ο ΚΕΕΠ μεριμνά, ώστε οι εταιρείες που χρησιμοποιούν οχηματαγωγά Ro-Ro ή ταχύπλοα επιβατηγά σκάφη σε τακτικά δρομολόγια, από ή προς ελληνικούς λιμένες, να είναι ικανές να διατηρούν και να εφαρμόζουν ολοκληρωμένο σύστημα ετοιμότητας για καταστάσεις έκτακτης ανάγκης στα πλοία τους. Προς τον σκοπό αυτό χρησιμο-

ποιούν το πλαίσιο που παρέχει η απόφαση Α.852(20) της συνέλευσης του ΙΜΟ σχετικά με τις κατευθύνσεις για την δομή ενός ολοκληρωμένου συστήματος ετοιμότητας. Στην περίπτωση κατά την οποία η Ελλάδα έχει την ιδιότητα του κράτους υποδοχής και εμπλέκεται με ένα ή με περισσότερα κράτη μέλη που είναι και κράτη υποδοχής στο τακτικό δρομολόγιο, τότε οι αρμόδιες αρχές τους καταρτίζουν από κοινού σχέδιο για τις διάφορες διαδρομές.

5. Στην περίπτωση κατά την οποία η Ελλάδα έχει την ιδιότητα του κράτους υποδοχής, τότε ο ΚΕΕΠ συνεργάζεται πλήρως με τις αρχές του κράτους της σημαίας πριν από την έκδοση της άδειας λειτουργίας ταχύπλοου επιβατηγού σκάφους, σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 1.9.3 του κώδικα ταχύπλοων σκαφών. Περαιτέρω εξασφαλίζει ότι οι περιορισμοί λειτουργίας που υπαγορεύονται από τις κατά τόπους καταστάσεις και είναι αναγκαίοι για την προστασία της ζωής, των φυσικών πόρων και των παράκτιων δραστηριοτήτων, ισχύουν ή διατηρούνται και λαμβάνει μέτρα για να εξασφαλίσει την επιβολή των περιορισμών αυτών.

Άρθρο 14
(Άρθρο 14 της Οδηγίας)

Συνεργασία μεταξύ κρατών υποδοχής

Το ΥΕΝ συνεργάζεται με τις αρμόδιες αρχές των άλλων κρατών υποδοχής του ίδιου τακτικού δρομολογίου του πλοίου, κατά την εφαρμογή του παρόντος διατάγματος.

Άρθρο 15
(Άρθρο 15 της Οδηγίας)

Μέτρα στήριξης

Ο ΚΕΕΠ ενημερώνει τα τρίτα κράτη, τα οποία φέρουν είτε ευθύνες ως κράτη της σημαίας, είτε ευθύνες παρεμφερείς με εκείνες ενός κράτους υποδοχής για οχηματαγωγά Ro-Ro και ταχύπλοα επιβατηγά σκάφη τα οποία εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος διατάγματος και χρησιμοποιούνται μεταξύ ενός ελληνικού λιμένα και ενός λιμένα κράτους μέλους ή ενός λιμένα τρίτης χώρας, σχετικά με τις υποχρεώσεις τις οποίες επιβάλλει το παρόν διάταγμα σε κάθε εταιρεία που πραγματοποιεί τακτικό δρομολόγιο από ή προς λιμένα της Κοινότητας.

Άρθρο 16

Κυρώσεις

Στους παραβάτες των διατάξεων του διατάγματος αυτού ανεξάρτητα από κάθε άλλη ποινική ή πειθαρχική ευθύνη, επιβάλλονται οι κυρώσεις του άρθρου 45 του Ν.Δ. 187/73 (Α' 261), όπως τροποποιήθηκε με το Π.Δ. 301/91 (Α' 159).

Άρθρο 17

Παραρτήματα

Προσαρτώνται και αποτελούν αναπόσπαστο μέρος του παρόντος Διατάγματος τα πιο κάτω Παραρτήματα Ι, ΙΙ, ΙΙΙ, IV, V και VI.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

ΕΙΔΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΠΟΥ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΠΛΗΡΟΥΝ ΟΙ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ
(οι οποίες αναφέρονται στο άρθρο 5 παράγραφος 1 και στα άρθρα 6 και 8)

Οι εταιρείες εξασφαλίζουν ότι επί των οχηματαγωγών τους Ro-Ro και των ταχύπλοων επιβατηγών σκαφών τους:

1. ο πλοίαρχος έχει τις κατάλληλες πληροφορίες για την ύπαρξη συστημάτων ραδιοναυτιλιακών βοηθημάτων από ξηράς και άλλων συστημάτων πληροφοριών για να επικουρείται στην ασφαλή εκτέλεση των πλόων, πριν το οχηματαγωγό ή το σκάφος αποπλεύσει, και ότι χρησιμοποιεί τα συστήματα ραδιοναυτιλιακών βοηθημάτων και πληροφοριών που καταρτίζουν τα κράτη μέλη.

2. εφαρμόζονται οι σχετικές διατάξεις των παραγράφων 2 έως 6 της εγκυκλίου MSC/699 (αναθεωρημένες κατευθύνσεις για τις οδηγίες ασφαλείας των επιβατών).

3. έχει αναρτηθεί σε προσβάσιμο σημείο ένας πίνακας με τις ρυθμίσεις εργασίας επί του πλοίου, ο οποίος περιέχει:

α) το πρόγραμμα υπηρεσίας στη θάλασσα και το πρόγραμμα υπηρεσίας στην ξηρά και

β) το ανώτατο όριο ωρών εργασίας ή το κατώτερο όριο ωρών ανάπαυσης που απαιτούνται για το προσωπικό επιφυλακής

4. ο πλοίαρχος δεν υπόκειται σε περιορισμούς όσον αφορά τη λήψη απόφασης η οποία, κατά την επαγγελματική του κρίση, είναι αναγκαία για την ασφαλή ναυσιπλοΐα και λειτουργία, ιδίως με κακές καιρικές συνθήκες και ταραγμένη θάλασσα.

5. ο πλοίαρχος τηρεί βιβλίο των δραστηριοτήτων ναυσιπλοΐα και των περιστατικών που έχουν σημασία για την ασφαλή ναυσιπλοΐα.

6. κάθε ζημία ή μόνιμη καμπτική παραμόρφωση του μανδύα των εξωτερικών θυρών και του σκάφους που μπορεί να θέσει σε κίνδυνο την ακεραιότητα του οχηματαγωγού ή του σκάφους, καθώς και κά0ε ελάττωμα στις διατάξεις ασφάλισης των εν λόγω θυρών, αναφέρεται αμέσως στις αρχές της σημαίας και στο κράτος υποδοχής και επισκευάζεται αμέσως όπως απαιτούν τα εν λόγω κράτη.

7. διατίθεται ενημερωμένο σχέδιο ταξιδίου πριν από τον απόπλου του οχηματαγωγού ή του ταχύπλοου επιβατηγού σκάφους. Στην εκπόνηση του σχεδίου πλου λαμβάνονται πλήρως υπόψη οι κατευθύνσεις που ορίζουν οι εκάστοτε ισχύουσες αποφάσεις MSC για τις κατευθύνσεις σχετικά με τον προγραμματισμό πλου

8. παρέχονται στους επιβάτες γενικές πληροφορίες σχετικά με την εξυπηρέτηση και τη βοήθεια που μπορεί να παρασχεθεί σε ηλικιωμένους και αναπήρους επί του πλοίου, και ότι οι σχετικές πληροφοριακές ενδείξεις έχουν τις κατάλληλες διαστάσεις για άτομα με προβλήματα όρασης.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΚΟΙΝΟΤΙΚΩΝ ΠΡΑΞΕΩΝ
(που αναφέρονται στο άρθρο 10 παράγραφος 1 στοιχείο γ)

- Η ενσωματωθείσα στο εθνικό δίκαιο με το π.δ. 346/94 (Α 183) Οδηγία 93/75/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 13ης Σεπτεμβρίου 1993, για τις ελάχιστες προδιαγραφές που απαιτούνται για τα πλοία τα οποία κατευθύνονται σε ή αποπλέουν από κοινοτικούς λιμένες μεταφέροντας επικίνδυνα ή ρυπογόνα εμπορεύματα (ΕΕ L 247 της 5.10.1993, σ. 19) η οποία τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία 98/74/ΕΚ της Επιτροπής (ΕΕ L 276 της 13.10.1998, σ. 7) και ενσωματώθηκε στο εθνικό μας δίκαιο με το Π.Δ. 12/2000 (Α' 11).

- Η ενσωματωθείσα στο εθνικό δίκαιο με το π.δ. 210/96 (Α 165) Οδηγία 94/58/ΕΚ του Συμβουλίου, της 22ας Νοεμβρίου 1994, σχετικά με το ελάχιστο επίπεδο εκπαίδευ-

σης των ναυτικών (ΕΕ L 319 της 12.12.1994, σ. 28), όπως τροποποιήθηκε από την οδηγία 98/35/ΕΚ (ΕΕ L 172 της 17.6.1998, σ. 1), και ενσωματώθηκε στο εθνικό μας δίκαιο με το Π.Δ. 295/99 (Α' 266), όπου εφαρμόζεται.

- Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 3051/95 του Συμβουλίου, της 8ης Δεκεμβρίου 1995, για τη διαχείριση της ασφάλειας των επιβατηγών οχηματαγωγών πλοίων, Roll-on - Roll-off (Ro-Ro) (ΕΕ L 320 της 30.12.1995, σ. 14), ο οποίος τροποποιήθηκε από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 179/98 της Επιτροπής (ΕΕ L 19 της 24.1.1998, σ. 35).

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ III

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΓΙΑ ΕΙΔΙΚΕΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ
(οι οποίες αναφέρονται στα άρθρα 6 και 8)

1. Οι ειδικές επιθεωρήσεις εξασφαλίζουν ότι πληρούνται οι θεσμοθετημένες απαιτήσεις, ιδίως σε ό,τι αφορά την κατασκευή, την υποδιαίρεση και την ευστάθεια, το μηχανολογικό εξοπλισμό και τις ηλεκτρικές εγκαταστάσεις, τη φόρτωση, την ευστάθεια, την πυροπροστασία, το μέγιστο αριθμό επιβατών, τα σωστικά μέσα και τη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων, τις ραδιοεπικοινωνίες και την πλοήγηση και προς το σκοπό αυτό, ενδεχομένως, περιλαμβάνουν τουλάχιστον:

- θέση σε λειτουργία της γεννήτριας έκτακτης ανάγκης,
- επιθεώρηση του φωτισμού έκτακτης ανάγκης,
- επιθεώρηση του συστήματος παραγωγής ισχύος εκτάκτου ανάγκης των ραδιοεγκαταστάσεων,
- δοκιμή του συστήματος ενημέρωσης των επιβατών,
- άσκηση πυρόσβεσης, κατά την οποία επιδεικνύεται η ικανότητα χρήσης του πυροσβεστικού ιματισμού και εξοπλισμού,
- λειτουργία της πυροσβεστικής αντλίας έκτακτης ανάγκης με δύο οθώνινους σωλήνες συνδεδεμένους με το εν λειτουργία κύριο δίκτυο πυρκαϊάς,
- δοκιμή των τηλεχειριστηρίων διακοπής της τροφοδοσίας σε καύσιμα των λεβήτων, των κύριων και βοηθητικών μηχανών και των ανεμιστήρων αερισμού,
- δοκιμή των τηλεχειριστηρίων και των τοπικών χειριστηρίων για το κλείσιμο των πυροφρακτών,
- δοκιμή των συστημάτων ανίχνευσης πυρκαϊάς και των συστημάτων συναγερμού,
- δοκιμή ορθής ασφάλισης των θυρών πυρασφαλείας,
- λειτουργία των αντλιών υδροσυλλεκτών,
- κλείσιμο των στεγανών θυρών διαφραγμάτων, τόσο από τη θέση του τοπικού χειριστηρίου όσο και από τη θέση του τηλεχειριστηρίου,
- επίδειξη ότι τα κύρια μέλη του πληρώματος είναι εξοικειωμένα με το σχέδιο αντιμετώπισης βλαβών,
- καθαίρεση τουλάχιστον μίας σωστικής λέμβου και μίας ναυαγοσωστικής λέμβου στη θάλασσα, θέση σε λειτουργία και δοκιμή του συστήματος πρόωσης και πηδαλιουχίας των λέμβων, και ανέλκυσή τους από τη θάλασσα στη θέση στοιβασίας τους επί του πλοίου,
- έλεγχο του ότι όλες οι σωστικές και ναυαγοσωστικές λέμβοι ανταποκρίνονται στην απογραφή,
- δοκιμή του μηχανισμού πηδαλιουχίας και του βοηθητικού μηχανισμού πηδαλιουχίας του πλοίου ή του σκάφους.

2. Οι ειδικές επιθεωρήσεις περιλαμβάνουν έλεγχο του προγραμματισμένου συστήματος συντήρησης επί του πλοίου.

3. Κατά τις ειδικές επιθεωρήσεις, ελέγχεται κατά κύριο λόγο η εξοικείωση των μελών του πληρώματος, και η ετοιμότητά τους, με τις διαδικασίες ασφαλείας, τις διαδικασίες έκτακτης ανάγκης, τη συντήρηση, τις πρακτικές εργασίας, την ασφάλεια των επιβατών, τους κανονισμούς της γέφυρας και τις εργασίες φόρτωσης των εμπορευμάτων και των οχημάτων. Ελέγχεται επίσης η ικανότητα των ναυτικών να κατανοούν και, ενδεχομένως, να δίνουν εντολές, οδηγίες και αναφορές στην κοινή γλώσσα εργασίας, όπως αυτή αναφέρεται στο ημερολόγιο του πλοίου. Ελέγχονται ακόμη τα έγγραφα αποδεικτικά στοιχεία ότι τα μέλη του πληρώματος έχουν παρακολουθήσει επιτυχώς ειδική εκπαίδευση, ιδίως σε ότι αφορά:

- την εκπαίδευση διαχείρισης του πλήθους,
- την εκπαίδευση εξοικείωσης,
- την εκπαίδευση ασφαλείας για το προσωπικό που παρέχει απ' ευθείας συνδρομή ασφαλείας στους επιβάτες στους χώρους επιβατών, και ιδιαίτερα στους ηλικιωμένους και τα μειονεκτούντα άτομα σε περίπτωση ανάγκης και
- τη διαχείριση κρίσιμων καταστάσεων και την εκπαίδευση στη συμπεριφορά του ανθρώπου.

Η ειδική επιθεώρηση περιλαμβάνει εκτίμηση κατά πόσον οι τύποι των πλαισίων προκαλούν δυσανάλογη κόπωση, ιδιαίτερα στο προσωπικό επιτήρησης.

4. Τα πιστοποιητικά επαγγελματικής επάρκειας των μελών του πληρώματος που εκδίδονται από τρίτες χώρες αναγνωρίζονται μόνον εφόσον είναι σύμφωνα με τον κανονισμό I/10 της αναθεωρημένης διεθνούς σύμβασης για πρότυπα εκπαίδευσης, έκδοσης πιστοποιητικών και εκτέλεσης φυλακών των ναυτικών, 1978 (STCW).

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΕΣ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΠΡΟΣ ΤΟΥΣ ΕΙΔΙΚΕΥΜΕΝΟΥΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΤΕΣ ΓΙΑ ΤΗ ΔΙΕΞΑΓΩΓΗ ΜΗ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΕΝΩΝ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΩΝ ΚΑΤΑ ΤΗ ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΤΑΚΤΙΚΟΥ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΟΥ
(όπως αναφέρονται στο άρθρο 8 παράγραφος 1)

1. Πληροφορίες σχετικά με τους επιβάτες

Μέσα χρησιμοποιούμενα για να εξασφαλίζεται ότι δεν υπάρχει υπέρβαση του αριθμού επιβατών για τον οποίο έχει πιστοποιηθεί το οχηματαγωγό Ro-Ro ή το ταχύπλοο επιβατηγό σκάφος (εφεξής καλούμενο "πλοίο"). 'Ότι το σύστημα καταχώρισης των πληροφοριών σχετικά με τους επιβάτες είναι αποτελεσματικό και σύμφωνο προς τους κανονισμούς. Τρόπος διαβίβασης στον πλοίαρχο των πληροφοριών για το συνολικό αριθμό επιβατών και, εφόσον χρειάζεται, τρόπος με τον οποίο οι επιβάτες που πραγματοποιούν ταξίδι μετ' επιστροφής χωρίς ενδιάμεση αποβίβαση περιλαμβάνονται στο σύνολο επιβατών του ταξιδίου επιστροφής.

2. Πληροφορίες σχετικά με τη φόρτωση και την ευστάθεια

Όταν είναι εφικτό, τοποθέτηση και χρήση αξιόπιστων σταθμοδεικτών βυθίσματος. Λήψη μέτρων για να εξασφαλίζεται ότι το πλοίο δεν έχει υπερφορτωθεί και ότι η ενδεδειγμένη υποδιαίρεση της γραμμής φόρτωσης δεν έχει βυθιστεί κάτω από την στάθμη της θάλασσας. Εκτίμηση ότι η φόρτωση και η ευστάθεια είναι οι απαιτούμενες. Ζύγιση των φορτηγών οχημάτων και των άλλων εμπορευμάτων, όταν απαιτείται, και διαβίβαση των σχετικών στοιχείων στο πλοίο για την εκτίμηση της φόρτωσης και της ευστάθειας. Μόνιμη έκθεση των σχεδίων αντιμετώπισης βλαβών και διανομή στους αξιωματικούς του πλοίου

φυλλαδίων που περιέχουν τις πληροφορίες για την αντιμετώπιση των βλαβών.

3. Ασφάλεια για τη Θάλασσα

Διαδικασία που εξασφαλίζει ότι το πλοίο είναι ασφαλές για θαλάσσιους πλόες πριν εγκαταλείψει το αγκυροβόλιο, η οποία περιλαμβάνει θετική αναφορά ότι όλες οι εξωτερικές στεγανές και καιροστεγείς θύρες έχουν κλειστεί. ΄Ότι όλες οι θύρες του καταστρώματος οχημάτων είναι κλειστές πριν εγκαταλείψει το πλοίο το αγκυροβόλιο ή παραμένουν ανοικτές όσο χρόνο χρειάζεται μόνον για να κλείσει το κάλυμμα του πρωραίου καταπέλτη, έλεγχος των συστημάτων ασφάλισης των θυρών της πρώρης, της πρύμνης και των πλευρών, και της λειτουργίας των προειδοποιητικών λυχνιών και της επιτήρησης με εσωτερικό τηλεοπτικό κύκλωμα μέσω των οποίων φαίνονται οι θύρες στη γέφυρα διακυβέρνησης του πλοίου. Διαπίστωση και αναφορά για τυχόν δυσχέρειες στη λειτουργία των προειδοποιητικών λυχνιών, ιδιαίτερα δε στους διακόπτες των θυρών.

4. Αναγγελίες ασφαλείας

Μορφή των συνήθων αναγγελιών ασφαλείας και ανάρτηση οδηγιών και εντολών σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης στην κατάλληλη γλώσσα(-ες). Συνήθης αναγγελία ασφαλείας πραγματοποιούμενη κατά την έναρξη του ταξιδίου και ηχητικός έλεγχος σε όλους τους χώρους για το κοινό, στους οποίους συμπεριλαμβάνονται τα ανοικτά καταστρώματα όπου έχουν πρόσβαση οι επιβάτες.

5. Καταχωρίσεις στο ημερολόγιο τον πλοίου

Εξέταση του ημερολογίου του πλοίου για να επαληθεύεται ότι έχει καταχωρηθεί η ασφάλιση των θυρών της πλώρης, της πρύμνης και των άλλων στεγανών και καιροστεγών θυρών, οι δοκιμές των υδατοστεγανών θυρών υποδιαίρεσης των διαφραγμάτων, η δοκιμή των μηχανισμών πηδαλίου, κ.λπ. Επίσης, έλεγχος καταγραφής του βυθίσματος, των εξάλων του πλοίου και της ευστάθειάς του, καθώς και της κοινής γλώσσας εργασίας του πληρώματος.

6. Επικίνδυνα εμπορεύματα

Έλεγχος κατά πόσον μεταφέρονται επικίνδυνα ή ρυπογόνα εμπορεύματα σύμφωνα με τους σχετικούς κανονισμούς, και ιδίως: εάν υπάρχει δήλωση σχετικά με επικίνδυνα και ρυπογόνα εμπορεύματα με δηλωτικό του πλοίου ή σχέδιο στοιβασίας που δείχνει τη θέση τους επί του πλοίου, ότι η μεταφορά του συγκεκριμένου φορτίου επιτρέπεται σε επιβατηγά πλοία, και ότι τα επικίνδυνα και ρυπογόνα εμπορεύματα φέρουν κατάλληλη σήμανση και ετικέτες, καθώς και ότι έχουν στοιβαχτεί, ασφαλιστεί και απομονωθεί καταλλήλως.

΄Ότι τα οχήματα που μεταφέρουν επικίνδυνα και ρυπογόνα εμπορεύματα φέρουν ανηρτημένες τις κατάλληλες επιγραφές και ότι έχουν δεθεί με ασφάλεια. Ότι, όταν μεταφέρονται επικίνδυνα και ρυπογόνα εμπορεύματα, διατίθεται στην ξηρά αντίγραφο του σχετικού δηλωτικού του πλοίου ή του σχεδίου στοιβασίας. Ότι ο πλοίαρχος γνωρίζει τις απαιτήσεις κοινοποίησης με βάση το Π.Δ. 346/94 (Α 183) όπως τροποποιήθηκε με τα Π.Δ. 211/97 (Α 166), Π.Δ. 174/98 (Α' 129) και Π.Δ. 3/98 (ΦΕΚ 2Α/99), και τις οδηγίες που πρέπει να ακολουθούνται σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης, καθώς και την παροχή πρώτων βοηθειών σε περίπτωση περιστατικού στο οποίο ενέχονται τα επικίνδυνα εμπορεύματα ή ρύποι του θαλασσίου περιβάλλοντος. Ότι τα μέσα αερισμού των καταστρωμάτων όπου μεταφέρονται τα οχήματα είναι πάντοτε εν λειτουργία, ότι αυξάνονται όταν λειτουργούν οι κινητήρες των οχημάτων και ότι υπάρχει κάποια μορφή ένδειξης στη γέφυρα που δείχνει ότι ο αερισμός του καταστρώματος οχημάτων βρίσκεται σε λειτουργία.

7. Ασφαλής πρόσδεση οχημάτων

Ελέγχεται με ποιο τρόπο έχουν τοποθετηθεί και προσδεθεί τα οχήματα επί του καταστρώματος οχημάτων, π.χ. στοιβασία κατά τμήματα ή στερέωση με αλυσίδες. Ελέγχεται εάν υπάρχουν αρκετές ευκολίες πρόσδεσης τόσο επί του πλοίου όσο και επί των Φ/Γ οχημάτων. Ελέγχονται τα συστήματα πρόσδεσης των οχημάτων σε περίπτωση που συναντώνται ή αναμένονται αντίξοες καιρικές συνθήκες. Ελέγχεται η μέθοδος πρόσδεσης πούλμαν και μοτοσικλετών, εφόσον υπάρχουν. Ελέγχεται κατά πόσον το πλοίο διαθέτει εγχειρίδιο στερέωσης των εμπορευμάτων.

8. Καταστρώματα οχημάτων

Ελέγχεται κατά πόσον οι ειδικοί χώροι τοποθέτησης οχημάτων και οι χώροι εμπορευμάτων των οχηματαγωγών πλοίων, επιτηρούνται συνεχώς με περιπολίες με σύστημα παρακολούθησης με εσωτερικό τηλεοπτικό κύκλωμα έτσι ώστε να είναι δυνατόν να παρατηρηθούν οι κινήσεις των οχημάτων υπό αντίξοες καιρικές συνθήκες ως και η παράνομη είσοδος σ' αυτούς επιβατών. Ελέγχεται κατά πόσον είναι κλειστές οι πυράντοχες θύρες και οι είσοδοι και εάν έχουν αναρτηθεί οδηγίες ενημέρωσης προς τους επιβάτες να μην κυκλοφορούν στα καταστρώματα οχημάτων όταν το πλοίο βρίσκεται εν πλω.

9. Ασφάλιση στεγανών θυρών

Ελέγχεται ότι ακολουθείται η πρακτική που ορίζουν οι οδηγίες χρήσης του πλοίου για τις στεγανές θύρες υποδιαίρεσης των διαφραγμάτων. Ότι πραγματοποιούνται οι απαιτούμενες δοκιμές. Ότι ο έλεγχος της γέφυρας για τις στεγανές θύρες διατηρείται, όταν είναι δυνατόν, στη θέση του "τοπικού" ελέγχου. Ότι οι θύρες παραμένουν κλειστές σε συνθήκες περιορισμένης ορατότητας και σε κάθε επικίνδυνη κατάσταση. Ότι τα πληρώματα έχουν λάβει οδηγίες για το πώς να χειρίζονται ορθά τις θύρες και ότι γνωρίζουν τους κινδύνους που εμπεριέχει ο κακός χειρισμός τους.

10. Περιπολίες πυρκαϊάς

Πρέπει να επιβεβαιώνεται ότι πραγματοποιούνται επαρκείς περιπολίες ούτως ώστε σε περίπτωση που σημειωθεί πυρκαϊά να μπορεί να ανιχνευθεί εγκαίρως. Οι περιπολίες θα πρέπει να πραγματοποιούνται και στους χώρους ειδικών κατηγοριών, όπου δεν υπάρχει σύστημα ανίχνευσης της πυρκαϊάς και σύστημα συναγερμού, λαμβανομένων υπόψη ότι στους χώρους αυτούς μπορούν να πραγματοποιούνται περιπολίες όπως αναφέρει το σημείο 8.

11. Αναγγελίες σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης

Ελέγχεται κατά πόσον υπάρχει αρκετός αριθμός μελών του πληρώματος σύμφωνα με τον πίνακα διαίρεσης για να βοηθήσει τους επιβάτες σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης και ότι αυτά τα μέλη του πληρώματος μπορούν να αναγνωρίζονται εύκολα και να επικοινωνούν με τους επιβάτες σε περίπτωση ανάγκης, λαμβανομένου υπόψη του κατάλληλου και ορθού συνδυασμού οιωνδήποτε υπό τους ακόλουθους παράγοντες:

α) κατάλληλη γλώσσα ή γλώσσες των κυρίων εθνικοτή-

των των επιβατών που μεταφέρονται σε ένα συγκεκριμένο δρομολόγιο.

β) πιθανότητα χρήσης στοιχειώδους αγγλικού λεξιλογίου για βασικές οδηγίες επικοινωνίας με κάποιον επιβάτη που χρειάζεται βοήθεια είτε ο επιβάτης και το μέλος του πληρώματος ομιλούν μια κοινή γλώσσα είτε όχι

γ) πιθανότητα να χρειαστεί επικοινωνία σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης με κάποια άλλα μέσα (π.χ. με επίδειξη, με χειρονομίες, ή στρέφοντας την προσοχή στο σημείο παροχής οδηγιών, στους τόπους συγκέντρωσης, στις θέσεις σωστικών μέσων ή στις εξόδους εκκένωσης όταν η προφορική επικοινωνία είναι αδύνατη).

δ) μέχρι ποίου βαθμού έχουν παρασχεθεί πλήρεις οδηγίες ασφαλείας προς τους επιβάτες στη μητρική γλώσσα τους ή γλώσσες τους

ε) γλώσσες στις οποίες πραγματοποιούνται οι αναγγελίες εκτάκτου ανάγκης σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης ή δοκιμής για να δοθούν αποφασιστικής σημασίας κατευθύνσεις στους επιβάτες και να διευκολυνθούν τα μέλη του πληρώματος στην παροχή βοηθείας στους επιβάτες.

12. Κοινή γλώσσα εργασίας μεταξύ των μελών τον πληρώματος

Ελέγχεται κατά πόσον έχει οριστεί μία γλώσσα εργασίας για να εξασφαλίζεται αποτελεσματική απόδοση του πληρώματος σε θέματα ασφαλείας και ότι η εν λόγω γλώσσα εργασίας έχει καταχωρηθεί στο ημερολόγιο του πλοίου.

13. Εξοπλισμός ασφαλείας

Ελέγχεται κατά πόσον συντηρούνται τα μέσα διάσωσης και πυροπροστασίας, συμπεριλαμβανομένων των πυρίμαχων θυρών και άλλων στοιχείων πυροπροστασίας που μπορούν να επιθεωρηθούν αμέσως. Ότι τα σχέδια ελέγχου της πυρκαϊάς εκτίθενται μονίμως ή ότι διατίθενται φυλλάδια που περιέχουν ισοδύναμες πληροφορίες για την ενημέρωση των αξιωματικών του πλοίου. Ότι ο χώρος τοποθέτησης των ατομικών σωσιβίων τόσο των ενηλίκων όσο και των παιδιών μπορεί να εντοπισθεί αμέσως. ΄Ότι η φόρτωση οχημάτων δεν εμποδίζει τη λειτουργία των χειριστηρίων αντιμετώπισης της πυρκαγιάς, τις διακοπές λειτουργίας εκτάκτου ανάγκης, τα χειριστήρια των βαλβίδων θυέλλης κ.λπ., που ενδεχομένως βρίσκονται στα καταστρώματα οχημάτων.

14. Εξοπλισμός στο Ναυτιλιακό τομέα και σε όργανα τηλεπικοινωνιών

Ελέγχεται κατά πόσον υπάρχει και λειτουργεί ο προβλεπόμενος ναυτιλιακός και τηλεπικοινωνιακός εξοπλισμός. Στον τηλεπικοινωνιακό συμπεριλαμβάνονται και οι ραδιοφάροι ένδειξης θέσης κινδύνου (EPIRB).

15. Συμπληρωματικός φωτισμός εκτάκτου ανάγκης

Ελέγχεται κατά πόσον υπάρχει εγκατάσταση συμπληρωματικού φωτισμού εκτάκτου ανάγκης, όταν το απαιτούν οι κανονισμοί, και ότι τηρείται βιβλίο καταχώρισης των παρατηρηθέντων προβλημάτων του.

16. Μέσα διαφυγής

Ελέγχεται η σήμανση των μέσων διαφυγής, σύμφωνα με τις ισχύουσες απαιτήσεις, καθώς και ο φωτισμός τους, τόσο από τις κύριες πηγές παραγωγής ισχύος όσο και από ανεξάρτητες πηγές ενέργειας για περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης. Τα μέτρα που έχουν ληφθεί για να μην εμποδίζουν τα οχήματα τις οδούς διαφυγής όταν τα μέσα διαφυγής διασχίζουν ή διέρχονται τα καταστρώματα οχημάτων. Ότι είναι ελεύθερες οι έξοδοι, κυρίως δε οι έξοδοι των καταστημάτων αφορολογήτων ειδών, όπου παρατηρείται υπερβολική συσσώρευση εμπορευμάτων.

17. Εγχειρίδιο λειτουργίας

Ελέγχεται ότι ο πλοίαρχος και κάθε ανώτερος αξιωματικός έχει λάβει αντίγραφο του εγχειριδίου λειτουργιών, καθώς επίσης και ότι όλα τα μέλη του πληρώματος έχουν λάβει αντίγραφά του. Ελέγχεται επίσης κατά πόσον υπάρχουν κατάλογοι όπου έχει καταχωρηθεί η προετοιμασία απόπλου και όλες οι υπόλοιπες λειτουργίες.

18. Καθαριότητα μηχανοστασίου

Ελέγχεται ότι το μηχανοστάσιο διατηρείται καθαρό με βάση τις διαδικασίες συντήρησης.

19. Διάθεση απορριμμάτων

Ελέγχεται κατά πόσον η διαχείριση και η αποκομιδή των απορριμμάτων είναι ικανοποιητική.

20. Προγραμματισμένη συντήρηση

Όλες οι ναυτιλιακές εταιρείες θα πρέπει να έχουν ένα σύνολο μόνιμων ειδικών εντολών με προκαθορισμένο σύστημα συντήρησης για όλους τους χώρους που σχετίζονται με την ασφάλεια, συμπεριλαμβανομένων των θυρών της πρώρας και της πρύμνης και των ανοιγμάτων των παρειών, που θα καλύπτουν όμως και τη συντήρηση του μηχανοστασίου και του εξοπλισμού ασφαλείας. Πρέπει επίσης να εφαρμόζονται κατά περιόδους σχέδια ελέγχου όλων των στοιχείων έτσι ώστε να διατηρούνται τα πρότυπα ασφαλείας σε υψηλότατο επίπεδο. Πρέπει να εφαρμόζονται διαδικασίες για την καταγραφή των ελαττωμάτων και την επιβεβαίωση ότι έχουν επισκευασθεί καταλλήλως έτσι ώστε ο πλοίαρχος και το αρμόδιο άτομο της διαχείρισης της εταιρείας στην ξηρά να έχουν επίγνωση των ελαττωμάτων και να γνωρίζουν πότε συγκεκριμένα επισκευάσθηκαν τα ελαττώματα. Ο περιοδικός έλεγχος της λειτουργίας των εξωτερικών και εσωτερικών θυρών της πρώρας πρέπει να περιλαμβάνει τους ενδείκτες, τον εξοπλισμό επιτήρησης και τους τυχόν ευδιαίους στους χώρους μεταξύ του καταπέλτη της πρώρης και της εσωτερικής θύρας, και ιδιαίτερα τους μηχανισμούς ασφάλισης και τα σχετικά υδραυλικά συστήματα.

21. Διεξαγωγή ταξιδίου

Επ' ευκαιρία κάθε ταξιδίου ελέγχεται εάν υπάρχουν υπεράριθμοι επιβάτες, όπως επίσης εάν διατίθενται αρκετά καθίσματα, κατά πόσον είναι ελεύθεροι οι διάδρομοι, τα κλιμακοστάσια και οι έξοδοι κινδύνου από αποσκευές και από επιβάτες για τους οποίους δεν υπάρχουν ελεύθερα καθίσματα. Ότι επί των οχημάτων δεν υπάρχουν επιβάτες πριν τον απόπλου του πλοίου, κατά τη διάρκεια του ταξιδίου έως και μέχρι τον κατάπλου του πλοίου στο λιμένα προορισμού του.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V

ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΕΠΑΡΚΕΙΑΣ ΚΑΙ ΑΚΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ ΤΩΝ ΕΙΔΙΚΕΥΜΕΝΩΝ ΕΠΙΘΕΩΡΗΤΩΝ

[όπως αναφέρονται στο άρθρο 2 στοιχείο ιη)]

1. Ο ειδικευμένος επιθεωρητής πρέπει να είναι εξουσιοδοτημένος από τον ΚΕΕΠ για να εκτελεί τις ειδικές επιθεωρήσεις που αναφέρονται το άρθρο 6.

2. Είτε :

- ο ειδικευμένος επιθεωρητής πρέπει να έχει συμπληρώσει τουλάχιστον ένα έτος υπηρεσίας, στον ΚΕΕΠ ή στις

Λιμενικές Αρχές ως επιθεωρητής ασχολούμενος με επιθεωρήσεις και την πιστοποίηση σύμφωνα με τη σύμβαση Solas του 1974,

- και :

α) να είναι κάτοχος διπλώματος πλοιάρχου που του επιτρέπει να κυβερνά πλοία 1.600 κοχ και άνω (βλέπε σύμβαση STCW, κανονισμός II/2), ή

β) να είναι κάτοχος διπλώματος μηχανικού Α' που του επιτρέπει να αναλαμβάνει καθήκοντα σε πλοία των οποίων ο κύριος κινητήρας είναι ισχύος ίσης ή ανώτερης των 3 000 kW (βλέπε σύμβαση STCW, κανονισμός III/2), ή

γ) να έχει περάσει επιτυχώς, σε κράτος μέλος, τις εξετάσεις ναυπηγού, μηχανολόγου μηχανικού ή μηχανικού στον τομέα της ναυτιλίας και να έχει εργασθεί με την ιδιότητα αυτή επί τουλάχιστον πέντε έτη.

- Οι ειδικευμένοι επιθεωρητές που αναφέρονται στα στοιχεία α) και β) πρέπει να έχουν υπηρετήσει τουλάχιστον επί μια πενταετία ως αξιωματικοί στους κλάδους καταστρώματος ή μηχανής, αντίστοιχα.

Είτε :

ο ειδικευμένος επιθεωρητής πρέπει :

- να είναι κάτοχος πανεπιστημιακού πτυχίου ή ισότιμης εκπαίδευσης σε κράτος μέλος, και

- να έχει εκπαιδευθεί σε σχολή επιθεωρητών ασφαλείας πλοίων σε κράτος μέλος, και

- να έχει υπηρετήσει επί δύο τουλάχιστον έτη στον ΚΕΕΠ ή στις Λιμενικές Αρχές ως επιθεωρητής ασχολούμενος με επιθεωρήσεις και την πιστοποίηση σύμφωνα με τη σύμβαση Solas του 1974.

3. Οι ειδικευμένοι επιθεωρητές πρέπει να είναι ικανοί να συνεννοούνται προφορικά και γραπτά με τους ναυτικούς στη γλώσσα που χρησιμοποιείται συνήθως στη θάλασσα.

4. Οι ειδικευμένοι επιθεωρητές πρέπει να γνωρίζουν δεόντως τις διατάξεις της σύμβασης Solas του 1974 και τις σχετικές διαδικασίες του παρόντος διατάγματος.

5. Οι ειδικευμένοι επιθεωρητές που εκτελούν ειδικές επιθεωρήσεις δεν πρέπει να έχουν οικονομικά συμφέροντα ούτε στη συγκεκριμένη εταιρεία ούτε σε άλλη εταιρεία που εκμεταλλεύεται πλοία σε τακτικό δρομολόγιο από και προς ελληνικούς λιμένες, ούτε τέλος στα επιθεωρούμενα οχηματαγωγά Ro-Ro ή τα ταχύπλοα επιβατηγά σκάφη. Επίσης, δεν πρέπει να είναι υπάλληλοι μη κυβερνητικών οργανισμών, οι οποίοι διεξάγουν θεσμοθετημένες επιθεωρήσεις ή επιθεωρήσεις κατάταξης ή εκδίδουν πιστοποιητικά για αυτά τα οχηματαγωγά Ro-Ro ή ταχύπλοα επιβατηγά σκάφη, ούτε να αναλαμβάνουν εργασία για λογαριασμό τους.

6. Γίνονται επίσης δεκτοί επιθεωρητές που δεν πληρούν τα παραπάνω κριτήρια εφόσον απασχολούνται από τον ΚΕΕΠ ή τις Λιμενικές Αρχές για θεσμοθετημένες επιθεωρήσεις ή για επιθεωρήσεις ελέγχου του κράτους του λιμένα κατά την 19η Ιουνίου 1995.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VI

Κανονιστική επιτροπή

1. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή επικουρείται από την επιτροπή που έχει συγκροτηθεί με βάση το άρθρο 12 παράγραφος 1 της οδηγίας 93/75/ΕΟΚ που ενσωματώθηκε στην ελληνική νομοθεσία με το π.δ. 346/94 (Α 183).

2. Ο αντιπρόσωπος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής υποβάλει στην εν λόγω επιτροπή σχέδιο των μέτρων που πρόκειται να ληφθούν. Η επιτροπή διατυπώνει τη γνώμη της για το σχέδιο αυτό σε προθεσμία που μπορεί να ορίσει ο πρόεδρος ανάλογα με τον επείγοντα χαρακτήρα του θέματος. Αποφασίζει με την πλειοψηφία που προβλέπεται στο άρθρο 148 παράγραφος 2 της συνθήκης για την έκδοση των αποφάσεων που καλείται να λάβει το Συμβούλιο βάσει πρότασης της Ευρωπαϊκής Επιτροπής. Κατά την ψηφοφορία στην επιτροπή, οι ψήφοι των αντιπροσώπων των κρατών μελών σταθμίζονται σύμφωνα με το προαναφερόμενο άρθρο. Ο πρόεδρος δεν λαμβάνει μέρος στην ψηφοφορία.

3. (α) Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θεσπίζει τα σχεδιαζόμενα μέτρα όταν είναι σύμφωνα με τη γνώμη της επιτροπής.

(β) Όταν τα σχεδιαζόμενα μέτρα δεν είναι σύμφωνα με τη γνώμη της επιτροπής ή ελλείψει γνώμης, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή υποβάλλει χωρίς καθυστέρηση στο Συμβούλιο πρόταση σχετικά με τα μέτρα που πρέπει να ληφθούν. Το Συμβούλιο αποφασίζει με ειδική πλειοψηφία. Εάν το Συμβούλιο δεν αποφασίσει εντός οκτώ εβδομάδων από την ημερομηνία υποβολής της πρότασης, τα προτεινόμενα μέτρα θεσπίζονται από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

Άρθρο 18

Έναρξη ισχύος

Η ισχύς του παρόντος διατάγματος αρχίζει από την 1 Δεκεμβρίου 2000, πλην των διατάξεων του άρθρου 4 παράγραφος 1 στοιχείο δ) των οποίων η ισχύς αρχίζει το αργότερο τριάντα μήνες μετά τη δημοσίευση του προτύπου IEC αριθ. 61 996 ή την 1η Ιανουαρίου 2001, αναλόγως του ποια ημερομηνία είναι μεταγενέστερη, και των διατάξεων του άρθρου 16 που ισχύουν από την δημοσίευση του παρόντος.

Στον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας αναθέτουμε τη δημοσίευση και εκτέλεση του παρόντος διατάγματος.

Αθήνα, 18 Σεπτεμβρίου 2001

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΤΕΦΑΝΟΠΟΥΛΟΣ

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΕΘΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ — **ΓΙΑΝΝΟΣ ΠΑΠΑΝΤΩΝΙΟΥ**

ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ — **ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ**

(2)

ΠΡΟΕΔΡΙΚΟ ΔΙΑΤΑΓΜΑ ΑΡΙΘ. 315

Χορήγηση οικονομικής ενισχύσεως σε ορισμένες κατηγορίες ναυτικών λόγω εορτών Πάσχα 2001.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις:

α. Των άρθρων 4 (παρ. 1, εδ. ιγ) και 5 του Ν. 6002/1934 «Περί προστασίας των ανέργων εργατών θαλάσσης και των οικογενειών αυτών» (Α 37) όπως συμπληρώθηκαν και αντικαταστάθηκαν αντίστοιχα με το άρθρο 1 του ΑΝ 113/1936 "Περί συμπληρώσεως του Ν. 6002 κ.λ.π" (Α 398) και το άρθρο 5 του Ν. 318/1976 "Περί συστάσεως οργανικών θέσεων του επιστημονικού και βοηθητικού Υγειονομικού προσωπικού του Οίκου Ναύτου" (Α 111).

β. Του άρθρου 29 Α του Ν. 1558/1985 "Κυβέρνηση και Κυβερνητικά Όργανα" (Α 137) το οποίο προσετέθη με το

άρθρο 27 του Ν. 2081/1992 (Α 154), όπως αντικαταστάθηκε από το άρθρο 1 παρ. 2 α του Ν. 2469/1997 (Α 38).

γ. Της παρ. 3 του άρθρου 22 του Ν. 2362/95 "Περί Δημοσίου Λογιστικού, ελέγχου των δαπανών του Κράτους και άλλες διατάξεις" (Α 247).

2. Την 1039386/441/Α0006/21.4.2000 Κοινή Απόφαση του Πρωθυπουργού και του Υπουργού Οικονομικών "Ανάθεση αρμοδιοτήτων Υπουργού Οικονομικών στους Υφυπουργούς Οικονομικών" (Β 571).

3. Την 4584/04/31.1.2001 πρόταση του Διοικητικού Συμβουλίου του Οίκου Ναύτου.

4. Την 352/16.2.01 γνωμοδότηση του Συμβουλίου Εμπορικού Ναυτικού.

5. Το γεγονός ότι το παρόν Διάταγμα θα προκαλέσει δαπάνη δραχμών εκατόν εβδομήντα εκατομμυρίων (170.000.000) η οποία θα καλυφθεί εξ ολοκλήρου από τις εγγεγραμμένες στον ΚΑΕ 0652 του προϋπολογισμού εξόδων του Οίκου Ναύτου, οικονομικής χρήσεως 2001 πιστώσεις.

6. Την 310/11.6.01 γνωμοδότηση του Συμβουλίου της Επικρατείας με πρόταση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας και Υφυπουργού Οικονομικών, αποφασίζουμε:

Άρθρο 1

Με την ευκαιρία των εορτών του Πάσχα 2001 παρέχεται έκτακτη οικονομική ενίσχυση, υπό μορφή βοηθήματος, στις κατά τις διατάξεις του παρόντος κατηγορίες ανέργων ναυτικών από το Κεφάλαιο Ανεργίας και Ασθενείας Ναυτικών (Ν.6002/1934 ΦΕΚ Α 37)

Το ύψος αυτής καθορίζεται εις:

(α) Δραχμές τριάντα πέντε χιλιάδες (35.000) για τους άγαμους και τις άγαμες.

(β) Δραχμές πενήντα χιλιάδες (50.000) για τους έγγαμους ή έγγαμες ή έχοντες παιδιά.

Άρθρο 2

1. Την οικονομική ενίσχυση του άρθρου 1 του παρόντος δικαιούνται να λάβουν οι ναυτικοί που πληρούν τις εξής προϋποθέσεις:

(α) Έχουν συνολική θαλάσσια υπηρεσία μεγαλύτερη από πέντε (5) χρόνια, από την οποία δεκατέσσερις (14) μήνες τουλάχιστον μέσα στην τελευταία, πριν από την 15η Απριλίου 2001, τριετία, ή είκοσι τέσσερις (24) μήνες συνολική θαλάσσια υπηρεσία κατά την τελευταία, πριν από την 15η Απριλίου 2001, τετραετία.

(β) Έχει μεσολαβήσει, από την τελευταία απόλυσή τους και μέχρι την 15η Απριλίου 2001, χρονικό διάστημα όχι μικρότερο από τριάντα (30) ημέρες και όχι μεγαλύτερο από δώδεκα (12) μήνες.

(γ) Είναι εγγεγραμμένοι στους καταλόγους ανέργων του Γραφείου Ευρέσεως Ναυτικής Εργασίας (ΓΕΝΕ) και έχουν κάρτα ανεργίας.

(δ) Δεν παίρνουν σύνταξη ή δώρο από την πλοικτήτρια εταιρεία ή βοήθημα οποιασδήποτε άλλης μορφής, κατά το χρόνο της καταβολής, πλην των περιπτώσεων των επιδομάτων ασθενείας και ανεργίας του άρθρου 19 παρ. 2 του Π.Δ. 894/81 (Α 226) και του Π.Δ. 228/98 (Α΄176) όπως αυτό τροποποιήθηκε από το ΠΔ 110/00 (Α΄ 104) και δεν προστατεύονται από το Ίδρυμα Κοινωνικών Ασφαλίσεων (ΙΚΑ) ή άλλο Δημόσιο Ασφαλιστικό φορέα.

(ε) Δεν έχουν επιδοθεί σε άλλη βιοποριστική απασχόληση μετά την αναγραφομένη στο ναυτικό τους φυλλάδιο τελευταία απόλυση ή την αναγραφομένη στο διαβατήριό τους ημερομηνία εισόδου στη χώρα.

Η συνδρομή των προϋποθέσεων των εδαφίων (α), (β) και (γ) ελέγχεται με το ναυτικό φυλλάδιο, και το διαβατήριο του δικαιούχου και πρέπει να συντρέχουν αθροιστικά.

Επικυρωμένα από τον Οίκο Ναύτου φωτοαντίγραφα δικαιολογητικών φυλάσσονται στο φάκελλο του δικαιούχου ναυτικού.

2. Την οικονομική ενίσχυση του άρθρου 1 του παρόντος δικαιούνται να λάβουν επίσης οι κατωτέρω κατηγορίες ανέργων ναυτικών:

(α) Ναυτικοί που δεν μπορούν να εργασθούν γιατί πάσχουν από χρόνια νοσήματα, εφ' όσον έχουν πάνω από οκτώ (8) χρόνια θαλάσσια υπηρεσία.

(β) Ναυτικοί άνεργοι εγγεγραμμένοι στο ΓΕΝΕ που απολύθηκαν από τις τάξεις των Ενόπλων Δυνάμεων μετά την 15η Οκτωβρίου 2000 και μέχρι την 15η Απριλίου 2001, εφ 'όσον έχουν τουλάχιστον δύο (2) χρόνια συνολική θαλάσσια υπηρεσία.

(γ) Ναυτικοί άνεργοι εγγεγραμμένοι στο ΓΕΝΕ, που επιδοτήθηκαν κατά τις διατάξεις του Π.Δ. 228/98 (Α΄176) όπως αυτό τροποποιήθηκε από το Π.Δ. 110/00 (Α΄ 104) για ένα εξάμηνο τουλάχιστον μετά την 15η Απριλίου 2000 και δεν ναυτολογήθηκαν από τότε περισσότερο από ένα (1) μήνα.

(δ) Ναυτικοί χανσενικοί που νοσηλεύονται σε Νοσοκομείο Λοιμωδών Νόσων ή παραμένουν στο σπίτι τους.

(ε) Ναυτικοί που φοιτούν στο Κέντρο Επιμόρφωσης Στελεχών Εμπορικού Ναυτικού (ΚΕΣΕΝ) και στη Σχολή Θαλαμηπόλων.

(στ) Ναυτικοί που φοιτούν στα Ειδικά Τμήματα υποψηφίων Πλοιάρχων και Μηχανικών Γ΄ τάξεως Εμπορικού Ναυτικού.

Άρθρο 3

1. Για τον υπολογισμό της αναφερόμενης στο άρθρο 2 του παρόντος συνολικής θαλάσσιας υπηρεσίας υπολογίζεται η κτηθείσα υπηρεσία:

α) Σε πλοία με Ελληνική Σημαία.

β) Σε πλοία με ξένη Σημαία συμβεβλημένα με το Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο (ΝΑΤ).

γ) Σε πλοία με ξένη Σημαία μη συμβεβλημένα με το Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο (ΝΑΤ) εφ' όσον έχει εξαγορασθεί νόμιμη υπηρεσία για το ΝΑΤ.

2. Το χρονικό διάστημα κατά το οποίο ο ναυτικός νοσηλεύτηκε σε Κλινική ή Νοσοκομείο, με δαπάνες του Οίκου Ναύτου ή του πλοιοκτήτη υπολογίζεται ως θαλάσσια υπηρεσία για τον σκοπό του παρόντος Προεδρικού Διατάγματος.

3. Δεν προσμετράται ως χρόνος θαλάσσιας Υπηρεσίας, η Υπηρεσία που διανύθηκε σε παροπλισμένα πλοία που δεν τηρούσαν ναυτολόγιο.

4. Κατά τον υπολογισμό της θαλάσσιας Υπηρεσίας και της ανεργίας ο μήνας υπολογίζεται σε τριάντα (30) ημέρες, όπως ορίζει η περίπτωση 18 του άρθρου 1 του Π.Δ. 894/81, τελευταία δε απόλυση λογίζεται η ημερομηνία μέχρι την οποία ο ναυτικός δικαιούται να λάβει αποζημίωση ή μισθό κατά τα άρθρα 62, 66 και 75 του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου (ΚΙΝΔ).

Άρθρο 4

Για τον χαρακτηρισμό σαν χρόνιου, του νοσήματος των

ναυτικών του εδαφίου (α) της παραγράφου 2 του άρθρου 2 του παρόντος αρμόδιοι είναι:

(α) Η Κεντρική Υπηρεσία του Οίκου Ναύτου Πειραιά, για τις περιοχές αρμοδιότητος Οίκου Ναύτου ΑΘΗΝΩΝ - ΠΕΙΡΑΙΩΣ και τέως Διοικήσεως Πρωτευούσης.

(β) Οι έμμισθοι ιατροί του Οίκου Ναύτου, για τις περιοχές αρμοδιότητος Επαρχιακών Παραρτημάτων Οίκου Ναύτου.

(γ) Οι ιατροί του πλησιέστερου στο δικαιούχο Δημοσίου Νοσοκομείου, για τις υπόλοιπες περιοχές.

Άρθρο 5

Η οικονομική ενίσχυση του άρθρου 1 θα καταβληθεί στους δικαιούχους, εντός ανατρεπτικής προθεσμίας 15 εργασίμων ημερών από της δημοσιεύσεως του παρόντος με την προσέλευσή τους στον Οίκο Ναύτου Πειραιά ή στα κατά τόπους Κεντρικά Λιμεναρχεία, Λιμεναρχεία, Υπολιμεναρχεία και λοιπές Λιμενικές Αρχές οι οποίες έχουν εξουσιοδοτηθεί για το σκοπό αυτό.

Άρθρο 6

Κατά την καταβολή της οικονομικής ενίσχυσης πλήν της περίπτωσης των χανσενικών ναυτικών του εδαφίου δ της παρ. 2 του άρθρου 2 του παρόντος, καταχωρείται από την Αρχή που πληρώνει ειδική πράξη στο φυλλάδιο του ναυτικού, και ο δικαιούχος υπογράφει σχετική απόδειξη.

Αν ο δικαιούχος δεν γνωρίζει να υπογράφει, η πληρωμή γίνεται μπροστά σε δύο μάρτυρες, που υπογράφουν την απόδειξη, αντί του δικαιούχου.

Στον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας, αναθέτουμε την δημοσίευση και εκτέλεση του παρόντος Διατάγματος.-

Αθήνα, 18 Σεπτεμβρίου 2001

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΤΕΦΑΝΟΠΟΥΛΟΣ

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΥΦΥΠΟΥΡΓΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ	ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΔΡΥΣ	**ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ**

(3)

ΠΡΟΕΔΡΙΚΟ ΔΙΑΤΑΓΜΑ ΑΡΙΘ. 316

Κανονισμός επιθεώρησης των ανυψωτικών μέσων των πλοίων

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Έχοντας υπόψη:

1. Το άρθρο 4 του Ν. 4473/65 (Α 102) "Περί ελέγχου της Ναυσιπλοΐας, Επιθεωρήσεως Εμπορικών πλοίων και άλλων τινών διατάξεων".

2. Τις διατάξεις του άρθρου 32 παράγραφοι 1(ζ) και 2, 39 και 41 του Ν.Δ. 187/1973 "Περί Κώδικος Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου" (Α 261).

3. Το άρθρο 4 παράγραφος 3 εδάφιο (ε) της Διεθνούς Συμβάσεως 134/70 "Περί προλήψεως των εργατικών ατυχημάτων των ναυτικών", η οποία κυρώθηκε με το Ν. 486/76 (Α 321).

4. Τις διατάξεις του Π.Δ. 206/87 "Καθιέρωση διαδικασίας πληροφόρησης στον τομέα των προτύπων και τεχνικών κανονισμών σε συμμόρφωση προς την οδηγία 83/189/ ΕΟΚ της 28.3.1983 του Συμβουλίου των Ε.Κ. (L 109/ 26.4.1983)" (Α' 94) όπως αυτό τροποποιήθηκε με το Π.Δ. 523/88 (Α 236) και το Π.Δ. 48/96 (Α' 44), τα οποία αντίστοιχα προσάρμοσαν την Ελληνική νομοθεσία προς τις διατάξεις των οδηγιών 88/182/ΕΟΚ (L 81/26.3.1988) και 94/10/ΕΚ (ΕΕ 100/19.4.94).

5. Το άρθρο 29 Α του Ν. 1558/1985, "Κυβέρνηση και κυβερνητικά όργανα" (Α 137) που προστέθηκε με το άρθρο 27 του Ν. 2081/1992 (Α 154) όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 1 παρ. 2α του Ν. 2469/1997 (Α΄38).

6. Το γεγονός ότι από τις διατάξεις του παρόντος δεν προκαλείται δαπάνη σε βάρος του κρατικού προϋπολογισμού.

7. Την αριθμ. 347/2.11.2000 γνωμοδότηση του Συμβουλίου Εμπορικού Ναυτικού.

8. Την αριθμ. 461/24.7.2001 γνωμοδότηση του Συμβουλίου της Επικρατείας μετά από πρόταση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, αποφασίζουμε:

Άρθρο Πρώτο

Τίθεται σε εφαρμογή ο Κανονισμός επιθεώρησης των ανυψωτικών μέσων των πλοίων ο οποίος έχει ως εξής:

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗΣ ΤΩΝ ΑΝΥΨΩΤΙΚΩΝ ΜΕΣΩΝ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α΄

ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 1

Ορισμοί

Κατά τον παρόντα Κανονισμό νοείται:

1. Κ.Ε.Ε.Π.: Ο εδρεύων στον Πειραιά Κλάδος Ελέγχου Εμπορικών Πλοίων του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας.

Δ.Ε.Π.: Η Διεύθυνση Επιθεωρήσεων Πλοίων του ΚΕΕΠ.

Δ.Μ.Κ.: Η Διεύθυνση Μελετών και Κατασκευών του ΚΕΕΠ.

2. Λιμενικές Αρχές: Τα Κεντρικά Λιμεναρχεία, Λιμεναρχεία, Υπολιμεναρχεία και Λιμενικοί Σταθμοί.

3. Επιβατηγό πλοίο: Το πλοίο το οποίο μεταφέρει άνω των 12 επιβατών.

4. Φορτηγό πλοίο: Το πλοίο το οποίο δεν είναι επιβατηγό.

5. Ανυψωτικά μέσα: Ο όρος αυτός περιλαμβάνει γερανούς, βαρούλκα, ιστούς φορτωτήρων φορτωτήρες, ανελκυστήρες φορτίου και προσώπων, ως και κάθε άλλο μηχάνημα ή συσκευή, η οποία χρησιμοποιείται προς ανύψωση και φόρτωση ή εκφόρτωση φορτίου ή εφοδίων.

6. Ανελκυστήρας: Είναι το ανυψωτικό εκείνο μέσον το οποίον χρησιμοποιείται για την κατακόρυφη μεταφορά ανθρώπων ή πραγμάτων.

7. Αναγνωρισμένος Οργανισμός (Νηογνώμονας): Ο αναγνωρισμένος οργανισμός επιθεώρησης σύμφωνα με την οδηγία 94/57/ΕΚ του Συμβουλίου της 22.11.94, η οποία ενσωματώθηκε στο εθνικό δίκαιο με το Π.Δ. 32/97 (Α΄ 35).

Άρθρο 2

Εφαρμογή

1. Τα ανυψωτικά μέσα των υπό ελληνική σημαία πλοίων, επιθεωρούνται προ της θέσεώς τους σε λειτουργία και κατά τακτά χρονικά διαστήματα, προκειμένου να διαπιστωθεί ότι δύνανται να λειτουργούν άνευ κινδύνου για

τους χειριστές τους, το πλήρωμα και τους εργαζομένους εν γένει επί των πλοίων. Ειδικότερα οι ανελκυστήρες επιθεωρούνται σύμφωνα με τ' αναφερόμενα στο Κεφάλαιο Β.

2. Οι ανωτέρω επιθεωρήσεις διενεργούνται επί:

(α) Φορτηγών πλοίων ολικής χωρητικότητας άνω των 100 κόρων, και

(β) Επιβατηγών πλοίων, ανεξαρτήτως χωρητικότητας, εφόσον φέρουν ανυψωτικά μέσα.

3. Σε πλοία τα οποία δεν φέρουν σε ισχύ το προβλεπόμενο από τις διατάξεις του παρόντος διατάγματος Πιστοποιητικό Καταλληλότητας Ανυψωτικών Μέσων και Ανελκυστήρων Ε/Γ Πλοίων ή Βιβλίο Επιθεωρήσεων Ανυψωτικών Μέσων Φορτηγών Πλοίων, πέραν των προ-βλεπομένων από το άρθρο 26 του παρόντος Κανονισμού κυρώσεων, δεν επιτρέπεται η λειτουργία και χρήση των ανυψωτικών τους μέσων.

Άρθρο 3

Αρχική Επιθεώρηση

Τα ανυψωτικά μέσα ελέγχονται και δοκιμάζονται πριν να τεθούν σε λειτουργία, το δε ανώτατο όριο φορτώσεως αυτών βεβαιώνεται με Πιστοποιητικό Καταλληλότητας Ανυψωτικών Μέσων και Ανελκυστήρων Ε/Γ Πλοίων ή Βιβλίο Επιθεωρήσεων Ανυψωτικών Μέσων Φορτηγών Πλοίων. Πιστοποιητικό θα εκδίδεται όταν αυτό ρητά προβλέπεται από τις κείμενες διατάξεις για τον συγκεκριμένο τύπο πλοίου. (π.χ. Ανελκυστήρες Ε/Γ Πλοίων εσωτερικών πλόων υπαγομένων στις διατάξεις της Κοινοτικής Οδηγίας 98/18/ΕΚ).

Άρθρο 4

Περιοδικές πενταετείς και ετήσιες επιθεωρήσεις

Τα ανυψωτικά μέσα των πλοίων, αναλόγως της κατηγορίας τους επιθεωρούνται περιοδικώς ως ακολούθως :

1. Οι φορτωτήρες, τριβείς, στεφάνες ιστών και φορτωτήρων, καθώς και όλες οι μόνιμες εγκατεστημένες συσκευές και τα εξαρτήματα των οποίων η αποσύνδεση είναι δυσχερής, επιθεωρούνται ανά δωδεκάμηνο (ετήσια επιθεώρηση) και εξετάζονται λεπτομερώς ανά πέντε έτη (πενταετής επιθεώρηση) με ιδιαίτερη έμφαση σε μη ορατά εξαρτήματα που δέχονται το συνολικό φορτίο και τα οποία θα πρέπει να ελέγχονται μετά από εξάρμοση.

2. Οι γερανοί, βαρούλκα, πολύσπαστα, σιδηρά άγκιστρα, καθώς και κάθε άλλο εξάρτημα το οποίο δεν καλύπτεται από την παράγρ. 1, εξετάζεται οπτικώς και λεπτομερώς ανά δωδεκάμηνο (ετήσια και περιοδική επιθεώρηση).

3. Ειδικότερα για τους ανελκυστήρες Ε/Γ πλοίων ισχύουν τ' αναφερόμενα στο άρθρο 10 του παρόντος διατάγματος.

4. Πέραν αυτών εκτελείται τρίμηνη περιοδική επιθεώρηση από το πλήρωμα του πλοίου της οποίας τ' αποτελέσματα αναγράφονται στο Βιβλίο Επιθεωρήσεως και Γυμνασίων.

Άρθρο 5

Υλικά κατασκευής

Τα υλικά κατασκευής των αγκίστρων, αλυσίδων, συρματοσχοίνων, στρεπτήρων, τροχίλων, συσπάστων, και άλλων μηχανισμών, εξαρτημάτων και συσκευών, πρέπει να είναι της προβλεπόμενης αντοχής, ώστε να έχουν την δυνατότητα να εκπληρώνουν ασφαλώς τον προορισμό τους. Αυτό θα βεβαιώνεται με πιστοποιητικό εκδιδόμενο από αναγνωρισμένο σύμφωνα με το άρθρο 36 Οργανισμό.

Άρθρο 6

Μέγιστο όριο φορτώσεως

1. Σε κάθε ανυψωτικό μέσο που χρησιμοποιείται επί του πλοίου, πρέπει ν' αναγράφεται ευδιάκριτα και σε σημείο ορατό από τους χειριστές, το ανώτατο επιτρεπόμενο όριο φορτώσεως. Για την σήμανση θα χρησιμοποιείται η σύντμηση SWL (Safe Working Load) με τον αριθμό του ανωτάτου επιτρεπομένου φορτίου.

2. Τυχόν μεταβολή της ανυψωτικής ικανότητας, σε συνάρτηση με την ακτίνα ενεργείας ανυψωτικού μηχανήματος, πρέπει να σημειώνεται σε πίνακα κατά τρόπον ευδιάκριτο και σε θέση ορατή από τον χειριστή.

3. Ουδέν ανυψωτικό μέσο επιτρέπεται να φορτώνεται πέραν του μεγίστου ορίου φορτώσεως.

Άρθρο 7

Προστατευτικά μέσα

1. Οι κινητήρες, οι οδοντωτοί τροχοί, οι μηχανισμοί μεταδόσεως κινήσεως, οι ηλεκτρικοί αγωγοί και οι ατμαγωγοί σωλήνες των ανυψωτικών μέσων, πρέπει να φέρουν προστατευτικά καλύμματα, τοποθετημένα κατά τρόπον ώστε να μην παρακωλύεται ο ασφαλής χειρισμός.

2. Οι βάσεις των φορτωτήρων πρέπει να είναι αρκούντως ενισχυμένες προς αποφυγήν μετατοπίσεως των υποστηριγμάτων τους.

3. Οι γερανοί και τα βαρούλκα πρέπει να είναι εφοδιασμένα με κατάλληλα μέσα, περιορίζοντα στο ελάχιστο τον κίνδυνο τυχαίας πτώσεως του φορτίου κατά την διάρκεια των χειρισμών ανυψώσεως ή καθαιρέσεώς του.

Άρθρο 8

Αλυσίδες και συναφείς μηχανισμοί

1. Αλυσίδες και συναφείς μηχανισμοί επιμηκυνθέντες, τροποποιηθέντες ή επισκευασθέντες με συγκόλληση, πρέπει να δοκιμάζονται και ελέγχονται εκ νέου.

2. Πρέπει να λαμβάνονται μέτρα ώστε οι αλυσίδες να μην καθίστανται βραχύτερες με τη βοήθεια κόμβων ή να υπόκεινται σε φθορά εξαιτίας τριβής των σε άλλες επιφάνειες.

Άρθρο 9

Χειρισμός ανυψωτικών μέσων

1. Ουδέν φορτίο επιτρέπεται να παραμένει αιωρούμενο σε ανυψωτικό μέσο, εάν η λειτουργία του μηχανήματος αυτού δεν ελέγχεται από αρμόδια πρόσωπα καθ' όλον τον χρόνο κατά τον οποίον το φορτίο αυτό παραμένει ανυψωμένο.

2. Ως χειριστές των ανυψωτικών μέσων, πρέπει να χρησιμοποιούνται πεπειραμένα άτομα.

Άρθρο 10

Ανελκυστήρες

1. Εγκατάσταση-Συντήρηση: Οι ανελκυστήρες πρέπει να εγκαθίστανται και να συντηρούνται σύμφωνα με τις οδηγίες και τα σχέδια του κατασκευαστή τα οποία εγκρίνονται από τη ΔΜΚ.

2. Επιθεωρήσεις:

(α) Η αρχική επιθεώρηση των ανελκυστήρων διενεργείται από την ΔΜΚ ή ειδικά εξουσιοδοτημένο από τον ΚΕΕΠ Οργανισμό ή Εταιρεία, μετά την ολοκλήρωση της εγκατάστασης, με την εκτέλεση λειτουργικών ελέγχων και δοκιμών, όπως προβλέπεται στο άρθρο 34.

(β) Οι ετήσιες επιθεωρήσεις διενεργούνται κατ' έτος και περιλαμβάνουν εκτέλεση με ικανοποιητικά αποτελέσματα των ελέγχων και δοκιμών, που προβλέπονται στο άρθρο 35, από την ΔΕΠ ή ειδικά εξουσιοδοτημένο από τον ΚΕΕΠ Οργανισμό ή Εταιρεία.

3. Πιστοποιητικά : Μετά από κάθε αρχική ή πενταετή περιοδική επιθεώρηση εκδίδεται από την ΔΜΚ ή την ΔΕΠ αντίστοιχα σχετικό πιστοποιητικό σύμφωνα με τον τύπο του παραρτήματος Ι. Το ως άνω πιστοποιητικό έχει πενταετή ισχύ και θεωρείται κατ' έτος από την ΔΕΠ ή ειδικά εξουσιοδοτημένο από τον ΚΕΕΠ Οργανισμό ή Εταιρεία, ύστερα από περιοδική ετήσια επιθεώρηση με ικανοποιητικά αποτελέσματα την οποία διενεργεί η ίδια ή ο ειδικά εξουσιοδοτημένος Οργανισμός ή Εταιρεία.

Άρθρο 11

Φορτηγά πλοία χωρητικότητας 100 κοχ και άνω και επιβατηγά πλοία ανεξαρτήτως χωρητικότητος.

Τα ανυψωτικά μέσα των φορτηγών πλοίων ολικής χωρητικότητος 100 κόρων και άνω και των επιβατηγών πλοίων ανεξαρτήτως χωρητικότητος, ελέγχονται και επιθεωρούνται από τον ΚΕΕΠ ή τους αναφερομένους στο άρθρο 36 αναγνωρισμένους Οργανισμούς (Νηογνώμονες) και τις ειδικά εξουσιοδοτημένες από την Ελλάδα τεχνικές εταιρείες, σύμφωνα με τις διατάξεις των Κεφαλαίων Α και Β του παρόντος διατάγματος.

Άρθρο 12

Φορτία δοκιμής

Τα φορτία δοκιμής των ανυψωτικών μέσων των πλοίων επί των οποίων εφαρμόζονται οι διατάξεις του παρόντος Κεφαλαίου, δίδονται στον ακόλουθο πίνακα:

Αντικείμενο	Φορτίο δοκιμής
Ανυψωτικά συγκροτήματα έχοντα φορτίο λειτουργίας μέχρι 20 τόννους	1,25 Χ Φορτίο λειτουργίας
Ανυψωτικά μηχανήματα προσαρμοσμένα, έχοντα φορτία λειτουργίας από 20 έως 50 τόννους	Φορτίο λειτουργίας + 5 τόννους
Ανυψωτικά μηχανήματα έχοντα φορτίο λειτουργίας άνω των 50 τόννων	Φορτίο λειτουργίας + 10 τόννους
Συρματόσχοινα	
α) Φορτίο λειτουργίας μέχρι 10 τόννους	5 Χ Φορτίο λειτουργίας
β) Φορτίο λειτουργίας άνω των 10 τόννων	4 Χ Φορτίο λειτουργίας
Αλυσίδες, άγκιστρα, κρίκοι, στρεπτήρες, αγκύλια κλπ.	2 Χ Φορτίο λειτουργίας
Τρόχιλοι	4 Χ Φορτίο λειτουργίας
Σύσπαστα έχοντα φορτίο λειτουργίας μέχρι 20 τόννους	2 Χ Φορτίο λειτουργίας
Σύσπαστα έχοντα φορτίο λειτουργίας από 20 μέχρι 40 τόννους	20 τ. + Φορτίο λειτουργίας
Σύσπαστα έχοντα φορτίο λειτουργίας άνω των 40 τόννων	1,5 Χ Φορτίο λειτουργίας

Άρθρο 13

Βοηθητικά ναυπηγήματα

Οι διατάξεις του παρόντος Κανονισμού, εφαρμόζονται επί των βοηθητικών ναυπηγημάτων, άνω των 100 κ.ο.χ. τα οποία φέρουν ανυψωτικά μέσα, όπως και επί των βοηθητικών ναυπηγημάτων τα οποία χρησιμοποιούνται αποκλειστικά στην διενέργεια φορτοεκφορτωτικών και κάθε άλλης φύσεως ανυψωτικών εργασιών, ανεξαρτήτως χωρητικότητος.

Άρθρο 14

Πλοία υπό ξένην σημαία

1. Πλοία με ξένες σημαίες, καταπλέοντα σε Ελληνικούς λιμένες, ελέγχονται από τις Λιμενικές Αρχές προκειμένου να διαπιστωθεί ότι φέρουν πιστοποιητικό ή βιβλίο που ισχύει και έχει εκδοθεί από αρμόδια Αρχή της χώρας την σημαία της οποίας φέρουν ή από εξουσιοδοτημένο από αυτήν Οργανισμό, με το οποίο βεβαιώνεται ότι τα επ' αυτών ανυψωτικά μέσα έχουν δοκιμασθεί και επιθεωρηθεί και έχουν τη δυνατότηταν να λειτουργούν χωρίς κίνδυνο για τους χειριστές, το πλήρωμα και τα με οιαδήποτε ιδιότητα επιβαίνοντα σ' αυτά άτομα.

2. Πλοίο με ξένη σημαία το οποίο στερείται του ανωτέρω πιστοποιητικού ή βιβλίου, δεν επιτρέπεται να διενεργεί οιαδήποτε εργασία φορτοεκφορτώσεως με τα δικά του μέσα, εάν προηγουμένως δεν παρασχεθεί βεβαίωση από την αρμόδια Αρχή της χώρας την σημαία της οποίας φέρει ή από εξουσιοδοτημένο από αυτήν Οργανισμό, ότι τα επί του πλοίου ανυψωτικά μέσα έχουν την δυνατότητα να λειτουργούν ασφαλώς.

3. Εάν εκ της κατά τις διατάξεις του παρόντος άρθρου παρεμβάσεως επί πλοίου με ξένη σημαία, ανακύψει θέμα καθυστερήσεως της φορτοεκφόρτωσεως ή του απόπλου του, η ελέγχουσα Αρχή οφείλει να ενημερώσει τον Πρόξενο της χώρας του πλοίου με το ταχύτερο μέσο.

4. Τα πλοία με ξένες σημαίες ελέγχονται εφόσον υπάγονται σε μια από τις αναφερόμενες στο άρθρο 2 παρ. 2 κατηγορίες.

Άρθρο 15

Βοηθητικά ναυπηγήματα υπό ξένην σημαία

Οι διατάξεις του άρθρου 13 εφαρμόζονται αναλόγως και επί των καταπλεόντων σε ελληνικούς λιμένες βοηθητικών ναυπηγημάτων υπό ξένην σημαία, εφ' όσον αυτά φέρουν ανυψωτικά μέσα.

Άρθρο 16

Εκτέλεση δοκιμών

1. Το φορτίο δοκιμών αναρτάται από το ανυψωτικό μηχάνημα με την χρησιμοποίηση των αυτών εξαρτημάτων τα οποία χρησιμοποιούνται και κατά την κανονική λειτουργία του μηχανήματος.

2. Κατά την δοκιμή του φορτωτήρα πρέπει να λαμβάνεται μέριμνα ώστε αυτός να σχηματίζει με το οριζόντιο επίπεδο την μικρότερη δυνατή γωνία υπό την οποία μπορεί να λειτουργεί.

3. Μετά την ανύψωση του φορτίου εκτελείται περιστροφή του ανυψωτικού μηχανήματος προς αμφότερες τις πλευρές του πλοίου.

4. Εάν ο κινητήρας του ανυψωτικού μηχανήματος κινείται με ηλεκτρικό ρεύμα, η τροφοδότηση αυτού θα επιτυγχάνεται με το ρεύμα του πλοίου, ενώ η λήψη ρεύματος

από την ξηρά επιτρέπεται μόνον εφόσον αυτό διέρχεται από τον κύριο πίνακα διανομής του πλοίου.

5. Κατά τη δοκιμήν εξετάζεται και η ικανότητα πεδήσεως και κρατήσεως του φορτίου σε κάθε επιθυμητή θέση.

6. Μετά την ικανοποιητική εκτέλεση της δοκιμής θ' ακολουθεί λεπτομερής έλεγχος των συρματοσχοίνων, τροχαλιών, κρίκων, πείρου βάσεως του φορτωτήρα και οποιοδήποτε άλλου εξαρτήματος κατά την κρίση του επιθεωρητού. Εξαρτήματα που παρουσιάζουν φθορές ή παραμόρφωση πρέπει ν' αντικαθίστανται.

7. Σε περίπτωση εκτέλεσης επισκευών, μετασκευών ή επανατοποθετήσεως ανυψωτικών μηχανημάτων, καθώς και κατά την πενταετή επιθεώρηση αυτών, θα επακολουθεί δοκιμή τους κατά τις διατάξεις του άρθρου 3.

Ελλείψει κινητών βαρών, δύνανται να χρησιμοποιούνται μηχανικά ή υδραυλικά δυναμόμετρα ακριβείας.

8. Η δοκιμή θεωρείται ικανοποιητική, μόνον όταν ο δείκτης του δυναμομέτρου υπό το φορτίο δοκιμής παραμένει σταθερός επί πεντάλεπτο. Λαμβάνεται ειδική μέριμνα, ώστε να εξασφαλίζεται η ακρίβεια των χρησιμοποιουμένων δυναμομέτρων.

9. Σε περίπτωση αντικατάστασεως συρματοσχοίνων, θα υποβάλλεται πιστοποιητικό αντοχής από τον κατασκευαστή.

Άρθρο 17

Πιστοποιητικά και βιβλία επιθεωρήσεων

1. Μετά την διενέργεια αρχικής επιθεωρήσεως με ικανοποιητικά αποτελέσματα, εκδίδεται είτε "Πιστοποιητικό Καταλληλότητας Ανυψωτικών Μέσων και Ανελκυστήρων Ε/Γ Πλοίων" σύμφωνα με τον τύπο του παραρτήματος Ι, είτε "Βιβλίο Επιθεωρήσεων Ανυψωτικών Μέσων Φορτηγών Πλοίων" (Cargo Gear Book) σύμφωνα με τον τύπο του παραρτήματος ΙΙ, τα οποία ισχύουν επί πέντε έτη, από την ημερομηνία της αρχικής επιθεωρήσεως.

2. Το Πιστοποιητικό Καταλληλότητας Ανυψωτικών Μέσων και Ανελκυστήρων Ε/Γ Πλοίων ή το Βιβλίο Επιθεωρήσεων Ανυψωτικών Μέσων Φορτηγών Πλοίων, θεωρείται από την ΔΕΠ ή τον Οργανισμό από τον οποίο εκδόθηκε, ανά δωδεκάμηνο μετά την διενέργεια της ετησίας επιθεωρήσεως με ικανοποιητικά αποτελέσματα.

3. Η ισχύς του ανωτέρω πιστοποιητικού ή του βιβλίου επιθεωρήσεων, μπορεί να παραταθεί επί τρεις μήνες, εάν δεν είναι ευχερής η διενέργεια της αντίστοιχης περιοδικής επιθεωρήσεως. Η παράταση χορηγείται από τον ΚΕΕΠ ή τον Οργανισμό από τον οποίο εκδόθηκε το πιστοποιητικό ή το βιβλίο.

4. Η ετήσια επιθεώρηση μπορεί να εκτελεσθεί τρεις μήνες πριν ή μετά την επετειακή ημερομηνία της λήξεως του πιστοποιητικού ή του βιβλίου επιθεωρήσεων.

5. Μετά την λήξη του πιστοποιητικού καταλληλότητας ή του βιβλίου επιθεωρήσεων, διενεργείται περιοδική επιθεώρηση. Εφόσον τ' αποτελέσματα της επιθεωρήσεως αυτής είναι ικανοποιητικά εκδίδεται νέο πιστοποιητικό ισχύος πέντε (5) ετών ή διενεργείται νέα πενταετής θεώρηση στο βιβλίο επιθεωρήσεων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β

ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ ΑΝΕΛΚΥΣΤΗΡΩΝ

Άρθρο 18

Εφαρμογή

1. Οι διατάξεις του παρόντος κεφαλαίου εφαρμόζονται εφ' όλων των ανελκυστήρων, πλοίων τα οποία καθελκύονται για πρώτη φορά μετά την θέση σε ισχύ του παρόντος Κανονισμού.

2. Στις εγκαταστάσεις ανελκυστήρων πλοίων τα οποία είχαν καθελκυσθεί και ναυσιπλοούσαν προ της θέσεως σε ισχύ του παρόντος κανονισμού, εφαρμόζονται μόνον οι απαιτήσεις του άρθρου 35.

Άρθρο 19

Γενικά

1. Οι ανελκυστήρες ελέγχονται και δοκιμάζονται πριν τεθούν σε λειτουργία, σύμφωνα με τις οδηγίες του κατασκευαστή και τις απαιτήσεις του παρόντος Κανονισμού.

2. Διατάξεις ή λεπτομέρειες οι οποίες είναι σύμφωνες με άλλα αναγνωρισμένα πρότυπα, θα γίνονται αποδεκτές με την προϋπόθεση ότι θα είναι εξίσου αποτελεσματικές με τις απαιτήσεις του παρόντος Κανονισμού.

3.Υπό την εποπτεία του Πλοιάρχου, θα πρέπει να λαμβάνονται τ' απαραίτητα μέτρα, για την επιλογή και τον διορισμό εκ των μελών του πληρώματος του πλοίου, ενός ή περισσοτέρων ειδικευμένων προσώπων ως μελών ειδικευμένης Επιτροπής, η οποία θα είναι υπεύθυνη για την πρόληψη των ατυχημάτων.

Άρθρο 20

Συνθήκες Λειτουργίας

1. Ανελκυστήρες με τον βοηθητικό εξοπλισμό πρέπει να είναι ικανοί να λειτουργούν με ασφάλεια κατά τον πλου του σκάφους κάτω από συνθήκες, διατοιχισμού τουλάχιστον + - 10ο και προνευστασμού τουλάχιστον + - 5ο. Ο κατασκευαστής πρέπει να πιστοποιεί τις δυσμενέστερες συνθήκες διατοιχισμού και προνευστασμού υπό τις οποίες ο ανελκυστήρας δύναται να λειτουργεί.

2. Εκτός από τα παραπάνω όρια λειτουργίας, ο ανελκυστήρας και ο βοηθητικός εξοπλισμός του, θα πρέπει να είναι ικανός να αντέχει χωρίς ζημιά όταν ευρίσκεται εκτός λειτουργίας, σε δυσμενέστερες συνθήκες κινήσεων του πλοίου.

Τα συστήματα χειρισμού πρέπει να είναι κατασκευασμένα και να λειτουργούν ικανοποιητικά κάτω από συνθήκες κραδασμών, μεταβολών τάσεως και συχνότητας του πλοίου.

Όλος ο εξοπλισμός πρέπει να αντέχει στις διαβρώσεις από το θαλάσσιο περιβάλλον. Η ταχύτητα λειτουργίας για τους ανελκυστήρες δεν θα πρέπει κανονικά να υπερβαίνει τα 61m/min. Ανελκυστήρες με ταχύτητες που ξεπερνούν τα 61m/min θα εξετάζονται ξεχωριστά. Το ονομαστικό φορτίο των ανελκυστήρων είναι η ανυψωτική τους ικανότητα και θα πρέπει να υπολογίζεται σε συνάρτηση με το εμβαδόν της επιφανείας του δαπέδου.

Το ονομαστικό φορτίο δεν θα πρέπει να είναι μικρότερο από το αναγραφόμενο στον ακόλουθο πίνακα.

Εμβαδόν δαπέδου θαλαμίσκου m^2	Βάρος ανύψωσης Kg.
1,25	450
1,50	550
1,75	680
2,00	820
2,25	905
2,70	1135
3,15	1360
3,50	1590
3,90	1815
4,30	2040
4,65	2270

Άρθρο 21

Υποβολή σχεδίων και μελετών

Σχέδια, προδιαγραφές και μελέτες, θα πρέπει να υποβάλλονται σε τρία αντίγραφα για έγκριση όπως παρακάτω προβλέπεται. Σε αυτά θα φαίνονται αναλυτικά τα παρακάτω:

α) Η κατασκευή και η διάταξη του φρεατίου, συμπεριλαμβανομένου του μεγέθους και της θέσης των κατασκευαστικών στοιχείων, των βάσεων της ανυψωτικής μηχανής, των στηριγμάτων, του αποσβεστήρα, των ράβδων και των βραχιόνων κ.τ.λ. μαζί με ένα δυναμοδεικτικό διάγραμμα στο οποίο θα φαίνονται, το μέγεθος, η διεύθυνση και το σημείον εφαρμογής των δυνάμεων οι οποίες παρουσιάζονται στην εγκατάσταση του ανελκυστήρα κατά την λειτουργία, συμπεριλαμβανομένων και των περιπτώσεων υπερτάχυνσης ή ελεύθερης πτώσης.

β) Η κατασκευή του θαλαμίσκου, οι είσοδοι και οι πόρτες, το σύστημα ελέγχου και εμπλοκής, οι διατάξεις ασφαλείας και φωτισμού, ο αερισμός και τα συστήματα ενδοσυνεννοήσεως.

γ) Η ηλεκτρική εγκατάσταση συμπεριλαμβανομένων των κινητήρων της τροχαλίας του ανυψωτικού μέσου, των ηλεκτρογεννητριών, των καλωδιώσεων και των προστατευτικών διατάξεων.

δ) Τα υδραυλικά συστήματα ελέγχου, οι κύλινδροι, οι υδραυλικές αντλίες και οι κινητήρες, όπως απαιτείται σε υδραυλικές εγκαταστάσεις.

Άρθρο 22

Φρεάτιο

1. Κάθε ανελκυστήρας πρέπει να λειτουργεί μέσα σε ιδιαίτερο φρεάτιο. Τα στηρίγματα του φρεατίου πρέπει να είναι επαρκούς αντοχής για ν' αντέχουν σε όλα τα φορτία που ασκούνται από την λειτουργία του ανελκυστήρα ή τις κινήσεις του πλοίου. Το φρεάτιο θα πρέπει ν' αποτελείται από χαλύβδινα διαφράγματα. Επιπλέον στα Ε/Γ πλοία η περιβάλουσα κατασκευή θα πρέπει να είναι πυροστεγής κλάσεως Α όπως προβλέπεται στο ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙ - 2 ΜΕΡΟΣ Β του Π.Δ. 103/99, ώστε να εμποδίζεται η δίοδος της φλόγας ή του καπνού από το ένα κατάστρωμα στο άλλο.

2. Φρεάτια ανελκυστήρων τα οποία εξυπηρετούν ένα η περισσότερα επίπεδα και δεν διαπερνούν συνεχή καταστρώματα (όπως στα μηχανοστάσια, κύτη φορτίου) επιτρέπεται να είναι ανοικτού τύπου (π.χ. κατάλληλα κλεισμένα με μεταλλικό πλέγμα ή λαμαρίνα).

3. Ανοίγματα στις φρακτές θα πρέπει να προστατεύονται από πόρτες ισοδυνάμου κατασκευής με τις φρακτές και πυροστεγούς αντοχής. Όταν δύο ανελκυστήρες λειτουργούν σε φρεάτια τα οποία εφάπτονται, η κοινή διαχωριστική επιφάνεια δεν απαιτείται να μονώνεται. Το εσωτερικό του φρεατίου πρέπει να έχει τέτοια κατασκευή και τέτοια θέση, ώστε να εμποδίζεται η είσοδος του νερού, ενώ οι πόρτες των φρεατίων δεν πρέπει να είναι εκτεθειμένες στο ανοικτό κατάστρωμα.

4. Τα μόνα εξαρτήματα τα οποία επιτρέπεται να ευρίσκονται στο εσωτερικό του φρεατίου, είναι εκείνα τα οποία αποτελούν μέρος της εγκατάστασης του ανελκυστήρα (ευθυντήριοι ράβδοι και σαγόνες, σκαλοπάτια, αντίβαρα, ράβδοι κ.τ.λ. ηλεκτρική τροφοδοσία στο θαλαμίσκο, διατάξεις ελέγχου κ.τ.λ).

Άρθρο 23

Ευθυντήριες ράβδοι

1. Οι ανελκυστήρες θα πρέπει να είναι εφοδιασμένοι με ευθυντήριες ράβδους, - οδηγούς του θαλαμίσκου και ευθυντήριες ράβδους - οδηγούς του αντιβάρου (μηχανισμός έλξης), οι οποίοι θα πρέπει να εκτείνονται τόσο ώστε τα οδηγούμενα στοιχεία να μην δύνανται να ευρεθούν πέρα από τα άκρα των οδηγών των ευθυντηρίων ράβδων, όταν ο θαλαμίσκος ευρίσκεται στις ακραίες θέσεις της διαδρομής.

2. Οι ευθυντήριες ράβδοι, αγκώνες, επικαλύπτρες σύνδεσης κ.τ.λ., θα πρέπει να είναι κατασκευασμένα από χάλυβα. Τα στηρίγματα των ευθυντηρίων ράβδων θα πρέπει να εδράζονται κατάλληλα και τα μεταξύ τους διαστήματα να μην είναι μεγαλύτερα από 2,5 m.

3. Οι ευθυντήριες ράβδοι του θαλαμίσκου και του αντιβάρου, θα πρέπει να είναι ικανές ν' αντέχουν τα φορτία που θ' ασκούνται κατά την λειτουργία των ασφαλιστικών διατάξεων του θαλαμίσκου ή του αντιβάρου, κάτω από συνθήκες δοκιμών ή από φορτία που θα προκύψουν από τις κινήσεις του σκάφους, όπως περιγράφεται στο άρθρο 24, χωρίς να προκύψει μόνιμη παραμόρφωση.

Άρθρο 24

Θύρες φρεατίου

1. Οι θύρες φρεατίου αποτελούνται από δύο φύλλα συρόμενα οριζόντια, τα οποία αφήνουν άνοιγμα στο μέσον και δύνανται να λειτουργούν είτε μηχανικά είτε χειροκίνητα. Θύρες φρεατίου άλλου τύπου (απλού φύλου συρόμενη οριζόντια ή περιστρεφόμενη γύρο από το ένα της άκρο, διπλής περιστροφής, κατακορύφου ολίσθησης), γίνονται αποδεκτές με την προϋπόθεση ότι η σχεδίαση και η εγκατάστασή τους είναι εξίσου αποτελεσματική. Οι θύρες πρέπει να έχουν οδηγούς στο άνω και κάτω τμήμα τους και να καλύπτουν πλήρως το άνοιγμα του φρεατίου. Στις θύρες πρέπει να προβλέπεται ασφαλιστικό σύστημα το οποίον τις κρατά στην θέση κλειστή - ανοιχτή (ανάλογα με την περίπτωση), όταν οι συνθήκες διατοιχισμού του σκάφους είναι δυσμενέστερες και υπερβαίνουν τα όρια τα οποία αναφέρονται στο άρθρο 24 του παρόντος Κανονισμού.

2. Επιπλέον οι θύρες πρέπει να είναι σύμφωνες με τις ακόλουθες απαιτήσεις :

α) Να δύνανται να λειτουργούν από το εσωτερικό του φρεατίου, χωρίς την βοήθεια ειδικών εργαλείων.

β) Να δύνανται, σε περίπτωση στάσης του ανελκυστήρος σε μη κανονική θέση, να λειτουργούν έξω από το φρεάτιο, μόνον με ειδικό εργαλείο.

γ) Να κλείνουν αυτόματα, όταν ο θαλαμίσκος για οποιονδήποτε λόγο, εγκαταλείψει το επίπεδο επιβίβασης.

δ) Να αλληλοεμπλέκονται, με το σύστημα ελέγχου, ώστε ν' αποφεύγεται η κίνηση του θαλαμίσκου, στην περίπτωση που οι θύρες δεν είναι κλειστές.

3. Κάθε θύρα η οποία λειτουργεί χειροκίνητα, πρέπει να είναι εφοδιασμένη με μία θυρίδα ελέγχου από διαφανές γυαλί με συρμάτινο πλέγμα και εμβαδόν από 160 μέχρι 320 cm^2.

4. Οι θύρες κινδύνου ή πρόσβασης για επιθεώρηση και συντήρηση, δύνανται να είναι τύπου περιστρεφόμενου γύρω από τον κατακόρυφο άξονα, οπότε θα πρέπει ν' ανοίγουν προς τα έξω. Όλες αυτές οι θύρες πρέπει να εί-

ναι χαλύβδινες και να συνδέονται με το σύστημα ελέγχου του ανελκυστήρα, ώστε η λειτουργία του ανελκυστήρα να είναι δυνατή μόνον όταν αυτές είναι κλειστές.

Άρθρο 25

Σκελετός θαλαμίσκου και περίβλημα

1.Ο σκελετός του θαλαμίσκου, το δάπεδο και το περίβλημα, πρέπει να είναι μεταλλικής κατασκευής, σχεδιασμένα για ν' αντέχουν στις δυνάμεις που ασκούνται από το ονομαστικό φορτίο και την κίνηση του θαλαμίσκου, στην κανονική λειτουργία, καθώς και στην περίπτωση λειτουργίας της διάταξης ασφαλείας. Ο σκελετός του θαλαμίσκου πρέπει να οδηγείται σε κάθε ευθυντήρια ράβδο με ολισθαίνουσες ή κυλινδρίσκους προσαρμοσμένους στο επάνω και κάτω μέρος του σκελετού. Οι ολισθαίνουσες ή οι κυλινδρίσκοι, πρέπει να είναι κατάλληλης σχεδίασης, προσαρμοσμένες και ενισχυμένες ώστε ν' αντέχουν στις φορτίσεις που προέρχονται από τις κινήσεις του πλοίου. Το δάπεδο και το περίβλημα του θαλαμίσκου πρέπει να είναι από μη διάτρητο υλικό, ενισχυμένο και στερεωμένο στον σκελετό του θαλαμίσκου.

2. Όταν ο θαλαμίσκος προορίζεται για την μεταφορά ατόμων με ειδικές ανάγκες, πρέπει να είναι σχεδιασμένος και κατασκευασμένος έτσι ώστε να επιτρέπει την χρήση αυτή.

3. Οι θύρες του θαλαμίσκου πρέπει να είναι οριζοντίου ολισθήσεως, ν' αφήνουν άνοιγμα στο μέσον και κατασκευής παρόμοιας με εκείνη η οποία αναφέρεται στο άρθρο 28, για τις θύρες του φρεατίου, συμπεριλαμβανομένων των συστημάτων ακινητοποιήσεως, ασφαλίσεως, των θυρίδων ελέγχου για χειροκίνητες θύρες, με εξαίρεση τις απαιτήσεις αντοχής στην φωτιά.

4. Κάθε μηχανική θύρα πρέπει να είναι εφοδιασμένη με μία συσκευή προστασίας σε κάθε φύλλο, η οποία θα την ξανανοίγει, σε περίπτωση εμπλοκής. Η λειτουργία της συσκευής αυτής πρέπει να επενεργεί σε όλο το μήκος της θύρας.

5. Στην οροφή ή την πλευρά του θαλαμίσκου και σε σημείο τέτοιο ώστε να εξασφαλίζεται η άνευ εμποδίων διαφυγή, πρέπει να υπάρχει θυρίδα διαφυγής καταλλήλων διαστάσεων. Το κάλυμμα του ανοίγματος διαφυγής πρέπει ν' ανοίγει προς τα έξω με χειρολαβή και από τις δυο (2) πλευρές του μόνον για τους ανελκυστήρες πληρώματος και πρέπει να είναι εφοδιασμένο με μια διάταξη η οποία διακόπτει εντελώς την τροφοδοσία του μηχανισμού ανυψώσεως αλλά όχι και του συστήματος φωτισμού, ώστε να μην είναι δυνατή η λειτουργία του ανελκυστήρα, όταν αυτό είναι ανοιχτό. Η διάταξη αυτή πρέπει να οπλίζει χειροκίνητα και ο οπλισμός της να είναι δυνατός μόνον όταν το κάλυμμα είναι κλειστό και ασφαλισμένο. Επιπλέον πρέπει να υπάρχει χειραγωγός περιμετρικά στο εσωτερικό του θαλαμίσκου εκτός από το τμήμα της εισόδου.

6. Αποσβεστήρες ελατηρίων, υδραυλικοί ή άλλου τύπου, πρέπει να τοποθετούνται κάτω από όλους τους θαλαμίσκους ανελκυστήρων.

7. Κατάλληλα ανοίγματα να εξασφαλίζουν τον αερισμό του θαλαμίσκου.

8. Σε κάθε θαλαμίσκο ανελκυστήρα πρέπει να υπάρχει στερεωμένη μόνιμα μία μεταλλική πινακίδα με ανάγλυφα γράμματα, στην οποία αναγράφεται το φορτίο ασφαλείας του ανελκυστήρα σε Kg και σε αριθμό ατόμων. Στον σκελετό κάθε θαλαμίσκου πρέπει να είναι μόνιμα στερεωμένη μεταλλική πινακίδα, με ανάγλυφα επίσης γράμματα και τ' ακόλουθα στοιχεία :

α) Βάρος ολοκλήρου του θαλαμίσκου, συμπεριλαμβανομένης της αρπάγης και όλου του βοηθητικού εξοπλισμού ο οποίος είναι προσαρμοσμένος στον θαλαμίσκο.

β)Ονομαστικό φορτίο και ταχύτητα.

γ) Οι προδιαγραφές του συρματοσχοίνου, όπως αναφέρονται στο άρθρο 35. Το όνομα του κατασκευαστού και η ημερομηνία εγκαταστάσεως.

Άρθρο 26

Ασφάλεια ανελκυστήρα

1. Για κάθε θαλαμίσκο απαιτείται μία διάταξη πεδήσεως προσαρμοσμένη στον σκελετό του, η οποία πρέπει να ενεργοποιείται αυτόματα σε περίπτωση υπερτάχυνσης ή ελεύθερης πτώσης, με εξάσκηση πίεσης δια μηχανικού τρόπου στις ευθυντήριες ράβδους. Δεν πρέπει ν' απαιτείται ηλεκτρική ή υδραυλική ή πνευματική ισχύς για την ενεργοποίηση της πέδης. Η πέδη θ' απενεργοποιείται μόνον με την προς τα πάνω κίνηση του ανελκυστήρα και γενικά θα πρέπει να λειτουργεί σύμφωνα με τον παρακάτω πίνακα:

Ταχύτητα λειτουργίας Ονομαστική ταχύτητα m / min	ενεργοποιητού πέδης m / min	Μήκος πέδης mm
38,0	53	380
45,5	64	410
53,5	76	480
61,0	85	560

2. Επίσης απαιτείται η ύπαρξη διάταξης ελέγχου υπερφόρτωσης που θ' αποκλείει την κίνηση του θαλαμίσκου όταν αυτός υπερφορτωθεί κατά 5% περισσότερο του προβλεπομένου.

Άρθρο 27

Αντίβαρα

Τα αντίβαρα στους ανελκυστήρες με τροχαλία τριβής, πρέπει να είναι εφοδιασμένα με συμπαγή σκελετό, σχεδιασμένο έτσι ώστε να παραμένουν τα βάρη ασφαλή στην θέση τους και να εδράζονται σε κατάλληλη διαμόρφωση του πλοίου.

Οι σκελετοί των αντιβάρων πρέπει να οδηγούνται σε κάθε ευθυντήρια ράβδο, με ολισθαίνουσες ή τροχίσκους προσαρμοσμένους στο άνω και κάτω μέρος του σκελετού. Μία πέδη παρόμοια στην λειτουργία με αυτήν που προδιαγράφεται για τους θαλαμίσκους των ανελκυστήρων, πρέπει να τοποθετείται στον σκελετό κάθε αντιβάρου. Ο διάδρομος των αντιβάρων, πρέπει να προστατεύεται από συρμάτινο πλέγμα με αφαιρετά τεμάχια, ώστε να είναι προσεγγίσιμος για επιθεώρηση.

Άρθρο 28

Κατώτερο μέρος φρεατίου

Κάθε ανελκυστήρας πρέπει να είναι εφοδιασμένος με ένα κατώτερο μέρος φρεατίου, το οποίον θ' αποτελείται από το τμήμα εκείνο του φρεατίου, το οποίον επεκτείνεται από το κατώτερο επίπεδο αποβίβασης μέχρι τον πυθμένα του φρεατίου. Το βάθος του τμήματος αυτού πρέπει να είναι αρκετό για εγκατάσταση και προσέγγιση όλων των παρελκομένων του ανελκυστήρα τα οποία είναι τοποθετη-

μένα εκεί, και για υπερβολική κάθοδο και συμπίεση των ανελκυστήρων.

Η πρόσβαση στον χώρο του φρεατίου επιτρέπεται να γίνεται από την κατώτερη θύρα του φρεατίου ή από ιδιαίτερη θύρα προς τούτο κατασκευασμένη. Το τμήμα αυτό θα πρέπει να είναι εφοδιασμένο με μόνιμο φωτιστικό σώμα και μέσον ασφάλισης του ανελκυστήρα εκτός λειτουργίας.

Άρθρο 29

Μηχανοστάσιο

Για κάθε ανελκυστήρα απαιτείται η ύπαρξη ενός μηχανοστασίου για την στέγαση της ανυψωτικής μηχανής, του λοιπού εξοπλισμού και των οργάνων ελέγχου που είναι απαραίτητα για την λειτουργία του. Το μηχανοστάσιο πρέπει να είναι χαλύβδινης κατασκευής, με μόνιμο ασφαλές μέσο προσβάσεως σ' αυτό και μόνιμο φωτισμό. Στο μηχανοστάσιο επιτρέπεται να είναι εγκατεστημένα εξαρτήματα συσχετιζόμενα άμεσα με την λειτουργία του ανελκυστήρα.

Άρθρο 30

Ανυψωτική μηχανή

1. Οι ανυψωτικές μηχανές πρέπει να είναι τύπου τροχαλίας τριβής και η ονομαστική ταχύτητα δεν θα πρέπει να υπερβαίνει τα 61 μέτρα ανά λεπτό. Κάθε ανυψωτική μηχανή πρέπει να είναι εφοδιασμένη με φρένο τριβής που θα ενεργοποιείται με ελατήριο το οποίον θα είναι ικανό να συγκρατεί το μέγιστο επιτρεπόμενο φορτίο (ονομαστικό φορτίο και βάρος θαλαμίσκου) συν το 25% του ονομαστικού φορτίου. Το φρένο θα πρέπει ν' απελευθερώνεται με επενέργεια ηλεκτρικής ή υδραυλικής ισχύος (ανάλογα με την περίπτωση) της ανυψωτικής μηχανής.

2. Η μηχανή θα εδράζεται σε αντικραδασμική βάση, ώστε να μην μεταφέρονται κραδασμοί στο πλοίο.

Άρθρο 31

Συρματόσχοινα ανάρτησης

1. Τα συρματόσχοινα ανάρτησης πρέπει να είναι κατασκευασμένα από χαλύβδινα συρματίδια και να πιστοποιείται από τον κατασκευαστή ότι είναι κατάλληλα για να χρησιμοποίηση σε ανελκυστήρες. Ο ελάχιστος αριθμός συρματοσχοίνων τα οποία πρέπει να χρησιμοποιούνται είναι τρία. Η ελαχίστη διάμετρος των συρματοσχοίνων ανάρτησης είνα 12,7 mm. Ο ελάχιστος συντελεστής ασφαλείας θα πρέπει να είναι σύμφωνος με τον ακόλουθο πίνακα :

Ταχύτητα συρματόσχοινου m / min	Ελάχιστος συντελεστής ασφαλείας
15,0	7,60
22.5	7,75
30,0	7,95
37.5	8,10
45,0	8,25
52,5	8,40
60,0	8,60

2. Στην οροφή του σκελετού του ανελκυστήρα απαιτείται η ύπαρξη πινακίδας προδιαγραφών με τις ακόλουθες πληροφορίες :

α) Αριθμός συρματοσχοίνων .

β) Διάμετρος συρματοσχοίνου.

γ) Αντοχή συρματοσχοίνου .

δ) Φορτίο θραύσης συρματοσχοίνου.

3. Καρτέλλα προδιαγραφών πρέπει να διατίθεται επίσης για κάθε σύνολο συρματοσχοίνων, με τις εν συνεχεία αναφερόμενες πληροφορίες :

α) Διάμετρος συρματοσχοίνου.

β) Τύπος συρματοσχοίνου.

γ) Μήνας και έτος εγκατάστασης .

δ) Ονομα κατασκευαστού συρματοσχοίνων .

Η καρτέλλα αυτή θ' ασφαλίζεται στο ένα από τα στηρίγματα στερέωσης των συρματοσχοίνων και μια καινούργια καρτέλλα θα πρέπει να τοποθετείται σε κάθε αντικατάσταση συρματοσχοίνων.

Τα συρματόσχοινα δεν επιτρέπεται να επισκευάζονται ή να επιμηκύνονται με εμπλοκή κλόνων.

Όταν απαιτείται αντικατάσταση ενός ή περισσότερων συρματοσχοίνων, πρέπει να αντικαθίσταται το σύνολό τους.

Άρθρο 32

Έλεγχος και λειτουργία του ανελκυστήρα

1. Για τον έλεγχο της ασφαλούς και αξιόπιστης λειτουργίας του ανελκυστήρα, απαιτείται η ύπαρξη ενός συστήματος σχεδιασμένου γι' αυτόν τον σκοπό. Το σύστημα ελέγχου θα είναι ρυθμισμένο, ώστε να σταματά αυτόματα τον θαλαμίσκο στο υψηλότερο και χαμηλότερο επίπεδο αποβίβασης και να εμποδίζει την λειτουργία πέρα από αυτά τα σημεία.

2. Τα όργανα ελέγχου των ανελκυστήρων οι οποίοι προορίζονται για χρησιμοποίηση από μη συνοδευόμενα άτομα με ειδικές ανάγκες, πρέπει να είναι αναλόγως σχεδιασμένα και διατεταγμένα.

3. Η λειτουργία των οργάνων ελέγχου, πρέπει να σημαίνεται με σαφήνεια.

4. Όλες οι θύρες του φρεατίου, τα ανοίγματα πρόσβασης, οι θύρες των θαλαμίσκων και το κάλυμμα της θυρίδας διαφυγής του θαλαμίσκου, πρέπει να μανδαλώνονται μέσω του συστήματος ελέγχου, ώστε ν' αποκλείεται η λειτουργία του ανελκυστήρα, όταν οι αντίστοιχες μονάδες διακοπτών ευρίσκονται στην ανοιχτή θέση. Για τους ανελκυστήρες οι οποίοι τροφοδοτούνται από πολυφασικό εναλλασσόμενο ρεύμα, θα πρέπει να υπάρχουν μέσα που θα εμποδίζουν την λειτουργία τους, σε περίπτωση εσφαλμένης διαδοχής φάσεως ή τροφοδοσίας της μιας μόνον φάσεως.

5. Θα πρέπει να υπάρχουν διακόπτες τέρματος ή άλλες συσκευές τοποθετημένες κατάλληλα ώστε να διακόπτουν την τροφοδότηση των κινητήρων μηχανισμού (φρένου) στην περίπτωση που ο θαλαμίσκος κινηθεί πέρα από το ανώτερο ή κατώτερο επίπεδο επιβιβάσεως.

6. Στους ανελκυστήρες με τύμπανο τυλίξεως, πρέπει να υπάρχουν διακόπτες, τύπου χειροκινήτου αποκαταστάσεως, οι οποίοι σε περίπτωση χαλαρώσεως των συρματοσχοίνων θα διακόπτουν την τροφοδοσία της κινητήριας μηχανής και του φρένου.

7. Σε κάθε επίπεδο επιβίβασης, πρέπει να υπάρχει ένα φως, που να δείχνει εάν ο ανελκυστήρας χρησιμοποιείται ή όχι. Επίσης θα υπάρχει χειριστήριο (κομβίο) στο πλάι της εξωτερικής θύρας του φρεατίου. Ακόμη θα υπάρχουν φωτεινές ενδείξεις για την προς τα πάνω ή κάτω πορεία του θαλαμίσκου και την εκάστοτε θέση του.

8. Σε κάθε θαλαμίσκο ανελκυστήρα, πρέπει να υπάρχει

ένας διακόπτης για την διακοπή της λειτουργίας του, σε περίπτωση ανάγκης. Η λειτουργία του διακόπτου θα έχει ως αποτέλεσμα την διακοπή της τροφοδοσίας της μηχανής ανυψώσεως και του φρένου.

9. Τα μέσα ελέγχου για την χειροκίνητη λειτουργία του ανελκυστήρα πρέπει να είναι τύπου συνεχούς πιέσεως.

10. Σε κάθε φρεάτιο ανελκυστήρα, πρέπει να υπάρχει μία χαλύβδινη κατακόρυφη σκάλα τοποθετημένη μονίμως με τέτοιο τρόπο ώστε να καλύπτει όλο το ύψος του φρεατίου και να είναι προσιτή από τις θύρες διαφυγής του φρεατίου. Η σκάλα αυτή πρέπει να είναι επίσης προσιτή από την θύρα διαφυγής του θαλαμίσκου. Το κάλυμμα της θύρας διαφυγής του θαλαμίσκου πρέπει ν' ανοίγει μόνον από το εξωτερικό μέρος αυτών, για τους ανελκυστήρες επιβατών, ενώ για τους ανελκυστήρες πληρώματος, από το εσωτερικό και το εξωτερικό των θαλαμίσκων. Το εσωτερικό του θαλαμίσκου πρέπει να είναι εφοδιασμένο με μέσα τα οποία θα επιτρέπουν την πρόσβαση στην θυρίδα διαφυγής. Πέρα από τα παραπάνω στο μηχανοστάσιο του ανελκυστήρα θα πρέπει να υπάρχει διάταξη για χειροκίνητο ανέβασμα ή κατέβασμα του θαλαμίσκου. Η διάταξη αυτή κατά την χρήση της θα πρέπει να λειτουργεί ανεξάρτητα καθόσον θα διακόπτεται η τροφοδοσία ισχύος στον κινητήρα του ανελκυστήρα.

Η λειτουργία θα πρέπει να γίνεται με χειροστρόφιο ή άλλο κατάλληλο τρόπο. Στο μηχανοστάσιο του ανελκυστήρα θα πρέπει να υπάρχει μόνιμα ανηρτημένη πινακίδα με οδηγίες για την χρήση της χειροκινήτου διατάξεως ανυψώσεως.

Άρθρο 33

Ηλεκτρική τροφοδοσία, φωτισμός, ενδοεπικοινωνία

1. Η ηλεκτρική τροφοδοσία, ο φωτισμός και τα συστήματα ενδοεπικοινωνίας πρέπει να συμμορφώνονται με το ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙ-1 ΜΕΡΟΣ Δ του ΠΔ 103/99.

2. Ο φωτισμός των θαλαμίσκων πρέπει να γίνεται από δύο τουλάχιστον λαμπτήρες συνδεδεμένους παράλληλα. Η ένταση φωτισμού στο δάπεδο του θαλαμίσκου δεν πρέπει να είναι μικρότερη απο 50 Lux / m^2. Τα φωτιστικά εξαρτήματα θα πρέπει ν' αντέχουν σε κραδασμούς και να είναι τύπου καταλλήλου για χρήση ανελκυστήρα, προστατευόμενα με γυάλινα καλύματα.

3. Το μηχανοστάσιο πρέπει κανονικά να φωτίζεται από δυο τουλάχιστον λαμπτήρες με συνολική ένταση φωτισμού όχι μικρότερη από 50 Lux / m^2.

4. Στο φρεάτιο και σε κάθε έξοδο κινδύνου θα πρέπει να εγκαθίσταται μόνιμα κατάλληλα φωτιστικά. Τα επίπεδα επιβίβασης θα πρέπει να φωτίζονται με ένταση φωτισμού όχι μικρότερη από 50 Lux / m^2.

5. Στον θαλαμίσκο πρέπει να υπάρχει φωτισμός ανάγκης, τροφοδοτούμενος από την πηγή ηλεκτρικής ενεργείας ανάγκης καθώς και από την μεταβατική πηγή ηλεκτρικής ενεργείας ανάγκης.

6. Τα κινούμενα καλώδια για την παροχή ηλεκτρικής ισχύος, τον έλεγχο και την ενδοεπικοινωνία του θαλαμίσκου, πρέπει να είναι εφοδιασμένα με επένδυση βραδυφλεγούς τύπου ανθεκτική στην υγρασία και να είναι εύκαμπτα και κατάλληλα για αυτήν την χρήση. Ακόμη πρέπει να περικλύονται από ένα μεταλλικό διάδρομο σχεδιασμένον έτσι ώστε να αποφεύγεται η ρύπανση τους.

7. Περαιτέρω, πρέπει να υπάρχει διάταξη η οποία θα ενεργοποιεί έναν ηχητικό συναγερμό και θα δίνει οπτική ένδειξη σ' ένα επανδρωμένο κέντρο ελέγχου, το οποίον θα είναι ανεξάρτητο από το σύστημα παροχής ισχύος και ελέγχου. Επιπλέον εντός του θαλαμίσκου πρέπει να υπάρχει και ένα τηλέφωνο για επικοινωνία με το παραπάνω κέντρο ελέγχου.

8. Τέλος πρέπει να υπάρχει, ένα σύστημα μηχανικού αερισμού, ικανό να πραγματοποιεί πέντε (5) τουλάχιστον εναλλαγές αέρα την ώρα στο φρεάτιο, του χώρου λογιζόμενου κενού.

Άρθρο 34

Λειτουργικοί έλεγχοι και δοκιμές

1. Οι ανελκυστήρες αμέσως μετά την εγκατάστασή τους και προ της ενάρξεως της λειτουργίας τους, πρέπει να υποβάλονται σε δοκιμές και επιθεωρήσεις αποδοχής τους στο πλοίο, για να διαπιστωθεί ότι η εγκατάσταση πληροί τις απαιτήσεις του παρόντος Κανονισμού.

2. Παρόμοιες δοκιμές και επιθεωρήσεις πρέπει να γίνονται μετά από κάθε ευρείας εκτάσεως μετασκευή, σε υπάρχουσα εγκατάσταση.

3. Στο πρόγραμμα των δοκιμών περιλαμβάνονται τα παρακάτω :

α) Δοκιμή του θαλαμίσκου με το ονομαστικό φορτίο του.

β) Δοκιμή ασφαλείας του αντιβάρου.

γ) Δοκιμή ενεργοποιήσεως ρυθμιστού ταχύτητας.

δ) Δοκιμή συστήματος εμπλοκής θυρών φρεατίου, θαλαμίσκου και καλύμματος θυρίδας διαφυγής θαλαμίσκου.

ε) Δοκιμή λειτουργίας ολοκλήρου της εγκαταστάσεως, συμπεριλαμβανομένων του ελέγχου ενδεικτικών θέσεως του θαλαμίσκου και των επιπέδων αποβιβάσεως.

στ) Δοκιμή λειτουργίας της διατάξεως χειροκινήτου ανυψώσεως.

ζ) Δοκιμή λειτουργίας πέδης στο μέγιστο επιτρεπόμενο φορτίο, αυξημένο κατά 25% του ονομαστικού φορτίου.

η) Δοκιμή των αποσβεστήρων.

θ) Δοκιμή των διακοπτών χαλαρώσεως των συρματοσχοίνων.

ι) Δοκιμή ηχητικού συστήματος.

ια)Δοκιμή συστήματος ενδοεπικοινωνίας.

ιβ) Δοκιμή εναλλαγών αέρα συστήματος αερισμού.

ιγ) Δοκιμή λειτουργίας αρπάγης ασφαλείας θαλαμίσκου και αντιβάρων.

Άρθρο 35

Περιοδικοί λειτουργικοί έλεγχοι και δοκιμές

1. Σε κάθε εγκατάσταση ανελκυστήρα νέα ή υπάρχουσα, πρέπει να γίνονται περιοδικές δοκιμές και έλεγχοι σε διαστήματα που δεν θα υπερβαίνουν τους 12 μήνες. Κατά τους ελέγχους αυτούς πρέπει να γίνονται παρουσία επιθεωρητού και οι ακόλουθες δοκιμές:

α) Λειτουργίας της αρπάγης ασφαλείας του θαλαμίσκου και των αντιβάρων.

β) Ενεργοποιήσεως ρυθμιστών ταχύτητας.

γ) Λειτουργίας πέδης ανυψωτικής μηχανής.

δ) Λειτουργίας διατάξεως εμπλοκής θυρών φρεατίου, θαλαμίσκου και καλύμματος θυρίδας διαφυγής θαλαμίσκου.

ε) Λειτουργίας θαλαμίσκου με το ονομαστικό φορτίο του.

στ) Λειτουργίας διατάξεως χειροκινήτου ανυψώσεως θαλαμίσκου.

2. Επίσης κατά τον χρόνο διεξαγωγής των προαναφερθεισών δοκιμών και ελέγχων, πρέπει να διενεργείται επιθεώρηση ολοκλήρου της εγκαταστάσεως και να δίδεται ειδική προσοχή στα ακόλουθα εξαρτήματα:

α) Συρματόσχοινα αναρτήσεως.

β) Φρένα κινητηρίου μηχανής.

γ) Αρπάγη.

δ) Ευθυντήριες ράβδοι και πέδιλα ολισθήσεως ή οδηγοί κυλινδρίσκων.

3. Προ της διενεργείας των παραπάνω ελέγχων, θα υποβάλλεται βεβαίωση από πλευράς πλοίου, αναφορικά με την ολοκλήρωση της συντηρήσεώς της εγκαταστάσεως, την διενέργεια των προβλεπομένων από τον κατασκευαστή ελέγχων και την δυνατότητα ασφαλούς λειτουργίας των ανελκυστήρων.

Άρθρο 36

Επιθεώρηση και έκδοση πιστοποιητικών από Αναγνωρισμένους Οργανισμούς

1. Οι Αναγνωρισμένοι Οργανισμοί (Νηογνώμονες) σύμφωνα με την οδηγία 94/57/ΕΚ, η οποία ενσωματώθηκε στην εθνική νομοθεσία με το π.δ. 32/97 (Α 35), δύνανται, εφόσον έχουν σχετική εξουσιοδότηση από την Ελλάδα, όπως και οι ειδικά εξουσιοδοτημένες τεχνικές εταιρείες, να διενεργούν επιθεωρήσεις των πλοίων με ελληνική σημαία, προκειμένου να διαπιστωθεί ότι αυτά συμμορφώνονται προς τις διατάξεις του παρόντος Κανονισμού και τις διατάξεις των αναφερομένων στον έλεγχο, τις δοκιμές, τις επιθεωρήσεις και γενικά την ασφαλή εγκατάσταση και λειτουργία των ανυψωτικών μέσων των πλοίων Κανονισμών, οι οποίοι έχουν εγκριθεί σύμφωνα με τις οικείες Διεθνείς Συμβάσεις του Διεθνούς Οργανισμού Εργασίας και να εκδίδουν τα σχετικά πιστοποιητικά ή βιβλία.

2. Τ' ανωτέρω πιστοποιητικά ή βιβλία, εκδίδονται στην Ελληνική και Αγγλική γλώσσα και αναγράφουν ότι η έκδοσή τους διενεργείται κατόπιν εξουσιοδοτήσεως της Ελληνικής Κυβερνήσεως.

Άρθρο 37

Προσαρτώνται και αποτελούν αναπόσπαστο μέρος του παρόντος διατάγματος τ' ακόλουθα παραρτήματα I και II:

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΚΑΤΑΛΛΗΛΟΤΗΤΑΣ ΑΝΥΨΩΤΙΚΩΝ ΜΕΣΩΝ ΚΑΙ ΑΝΕΛΚΥΣΤΗΡΩΝ Ε/Γ ΠΛΟΙΩΝ
CERTIFICATE OF FITNESS OF CARGO GEAR AND LIFTS OF PASSENGER SHIPS

Εκδόθηκε σύμφωνα με τις διατάξεις του Π Δ ....κατ'εξουσιοδότηση της Ελληνικής Κυβερνήσεως
Issued under the provisions of P.D ....and under the authorization of Greek Government

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ/NAME OF SHIP	ΔΙΑΚΡΙΤΙΚΟΣ ΑΡΙΘΜΟΣ Η' ΓΡΑΜΜΑΤΑ / DISTINCTIVE NUMBER OR LETTERS	ΛΙΜΕΝΑΣ ΚΑΙ ΑΡΙΘΜΟΣ ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ / PORT AND NUMBER OF REGISTRY

ΜΕΡΟΣ Α. ΑΝΥΨΩΤΙΚΑ ΜΕΣΑ / GARGO GEAR

Α/Α	Θέση και περιγραφή του ανυψωτικού μηχανήματος και χαρακτηριστικός αριθμός αυτού / Situation and description of cargo gear with characteristic number.	Γωνία ως πρός το οριζόντιο του φορτωτήρος με το φορτίο δοκιμής / Angle to the horizontal of the derrick boom while the proof load is applied. (Μοίρες/Degrees)	Φορτίο δοκιμής / Proof load. (μετρικοί τόνο/ metric tons)	Φορτίο ασφάλειας στην γωνία δοκιμής /Safe working load at the proof angle. (μετρικόί τόνοι/ metric tons)

ΜΕΡΟΣ Β. ΑΝΕΛΚΥΣΤΗΡΕΣ / LIFTS

Α/Α	Θέση (νομέας) / position (frame)	Ονομαστικό φορτίο / Maximum load	Αριθμός ατόμων / No of persons	Αριθμός σειράς / Serial number	Είδος κινητήρα / Motor type	Χρήση / Use	Κατασκευαστής / Manufacturer

Πιστοποιείται με το παρόν ότι κατά την αρχική / περιοδική επιθεώρηση τα ανωτέρω ανυψωτικά μέσα και ανελκυστήρες του πλοίου
This is to certify that at initial / periodical survey the above cargo gear and lifts of the ship ,
καθώς και τα συνιστώντα μέρη αυτών, δοκιμάσθηκαν, επιθεωρήθηκαν και βρέθηκαν να πληρούν τις διατάξεις του Π.Δ………………
with their accessories has been tested and surveyed and found to comply with the provisions of P.D ....
Ημερομηνία της αρχικής / περιοδικής επιθεώρησης…………………………………………
Date of initial/periodical survey ....
Το παρόν πιστοποιητικό ισχύει μέχρι την ……………και υπόκειται σε περιοδικές επιθεωρήσεις σύμφωνα με το άρθρο ……Π.Δ………
This certificate is valid until...............................subject to periodical surveys according to article ……. of the P.D………………..
Εκδόθηκε στ. …………………………………………..την……………………
Issued at ....on the.......................

Υπογραφή(signed)……………………….

(υπογραφή εξουσιοδοτημένου οργάνου - signature of authorized person)

Πιστοποιείται με το παρόν ότι κατά την αρχική / περιοδική επιθεώρηση τα ανωτέρω ανυψωτικά μέσα και οι ανελκυστήρες του πλοίου
This is to certify that at initial / periodical survey the above cargo gear and lifts of the ship,
καθώς και τα συνιστώντα μέρη αυτών, δοκιμάσθηκαν, επιθεωρήθηκαν και βρέθηκαν να πληρούν τις διατάξεις του Π.Δ……………
with their accessories have been tested and surveyed and found to comply with the provisions of P.D …………………………

ΕΤΗΣΙΑ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ
ANNUAL SURVEY

Υπογραφή (signed)________________________________
(υπογραφή εξουσιοδοτημένου οργάνου Signature of authorized offi

Τόπος(Place)________________________________
Ημερομηνία(Date)________________________________

ΕΤΗΣΙΑ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ
ANNUAL SURVEY

Υπογραφή (signed)________________________________
(υπογραφή εξουσιοδοτημένου οργάνου Signature of authorized offi

Τόπος(Place)________________________________
Ημερομηνία(Date)________________________________

ΕΤΗΣΙΑ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ
ANNUAL SURVEY

Υπογραφή (signed)________________________________
(υπογραφή εξουσιοδοτημένου οργάνου Signature of authorized offi

Τόπος(Place)________________________________
Ημερομηνία(Date)________________________________

ΕΤΗΣΙΑ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ
ANNUAL SURVEY

Υπογραφή (signed)________________________________
(υπογραφή εξουσιοδοτημένου οργάνου Signature of authorized offi

Τόπος(Place)________________________________
Ημερομηνία(Date)________________________________

Με την προυπόθεση ότι οι διατάξεις περί ανυψωτικών μέσων των πλοίων έχουν πλήρως τηρηθεί παρόν πλοίο,
Provided that the provisions for cargo gear of ships are fully kept ,
η ισχύς του παρόντος πιστοποιητικού παρατείνεται μέχρι ………………………………
the valididy of this certificate is extended until …………………………………………

ΠΑΡΑΤΑΣΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗΣ
EXTENTION SURVEY

Υπογραφή (signed)________________________________
(υπογραφή εξουσιοδοτημένου οργάνου Signature of authorized offi

Ημερομηνία(Date)________________________________

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

ΒΙΒΛΙΟ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗΣ ΑΝΥΨΩΤΙΚΩΝ ΜΕΣΩΝ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΑΝΩ ΤΩΝ 100 ΚΟΧ
CARGO GEAR BOOK OF CARGO SHIPS OVER 100 G.T.

Εκδόθηκε σύμφωνα με τις διατάξεις του Π Δ ....κατ'εξουσιοδότηση της Ελληνικής Κυβερνήσεως
Issued under the provisions of P.D ....and under the authorization of Greek Government

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ/ NAME OF SHIP	ΔΙΑΚΡΙΤΙΚΟΣ ΑΡΙΘΜΟΣ Ή ΓΡΑΜΜΑΤΑ / DISTINCTIVE NUMBER OR LETTERS	ΛΙΜΕΝΑΣ ΚΑΙ ΑΡΙΘΜΟΣ ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ / PORT AND NUMBER OF REGISTRY

Πιστοποιείται με το παρόν ότι κατά την αρχική / περιοδική επιθεώρηση τα ανωτέρω ανυψωτικά μέσα και ανελκυστήρες του πλοίου
This is to certify that at initial / periodical survey the above cargo gear and lifts of the ship ,
καθώς και τα συνιστώντα μέρη αυτών, δοκιμάσθηκαν, επιθεωρήθηκαν και βρέθηκαν να πληρούν τις διατάξεις του Π.Δ..............
with their accessories has been tested and surveyed and found to comply with the provisions of P.D ....
Ημερομηνία της αρχικής / περιοδικής επιθεώρησης...
Date of initial/periodical survey ....
Το παρόν πιστοποιητικό ισχύει μέχρι την ....και υπόκειται σε περιοδικές επιθεωρήσεις σύμφωνα με το άρθρο ......Π.Δ.........
This certificate is valid until..............................subject to periodical surveys according to article .... of the P.D..................
Εκδόθηκε στ. ....την........................
Issued at ....on the.......................

Υπογραφή(signed).........................

(υπογραφή εξουσιοδοτημένου οργάνου -
signature of authorized person)

ΒΙΒΛΙΟ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗΣ ΑΝΥΨΩΤΙΚΩΝ ΜΕΣΩΝ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΑΝΩ ΤΩΝ 100 ΚΟΧ
CARGO GEAR BOOK OF CARGO SHIPS OVER 100 G.T.

ΣΗΜΕΙΩΣΗ
Οι επιθεωρήσεις που θα αναγράφονται στη στήλη 3 περιλαμβάνουν:
- Αρχική
- Ετήσια
- Περιοδική (ανά 5 έτη)
- Επισκευή / Ζημιά
- Άλλη

Note
The thorough examinations to be indicated in column 3 include:
- Initial
- 12-monthly
- Five-yearly
- Repair / Damage
- Other thorough examinations

1.Περιγραφή του ανυψωτικού μέσου που επιθεωρήθηκε (Αριθμοί ή σήμανση αν υπάρχουν). Situation and description of Loose Gear (with distinguishing numbers or marks, if any) which have been thoroughly examined.	2. Αριθμοί πιστοποιητικών παρελκομένων. Certificate Nos.	3. Διενεργήθηκε επιθεώρηση (βλ. Σημείωση) Examination performed (see Note)	4. Βεβαιώνω ότι κατά την παρακάτω ημερομηνία, το ανυψωτικό μέσο στην στήλη 1 επιθεωρήθηκε και δε βρέθηκαν ελλείψεις ή αντικανονικότητες που να επηρεάζουν την ασφαλή λειτουργία του, εκτός από αυτά που αναφέρονται στην στήλη 5. (Ημερομηνία, υπογραφή και σφραγίδα) I certify that on the date to which I have appended by signature, the Loose Gear shown in column 1 were thoroughly examined and no defects affecting its safe working condition were found other than those shown in column 5 (Date, stamp and signature)	5. Παρατηρήσεις (Ημερομηνία, υπογραφή) Remarks (to be dated and signed)	6. Ημερομηνία επόμενης οφειλόμενης επιθεώρησης Next examination due date

Άρθρο 38

Κυρώσεις

Στους παραβάτες του παρόντος Κανονισμού ανεξαρτήτως άλλης ποινικής ή πειθαρχικής ευθύνης επιβάλλονται οι κυρώσεις του άρθρου 45 του Ν.Δ. 187/1973 (Α 267).

Άρθρο 39

Καταργούμενες διατάξεις

Από την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού, καταργούνται : (α) Ο Κανονισμός "Περί εγκρίσεως και θέσεως εις εφαρμογήν Κανονισμού "περί επιθεωρήσεως των ανυψωτικών μέσων των πλοίων" που εγκρίθηκε με το Π.Δ.131/81(Α40).

(β)Το Π.Δ.568/82"Τροποποιήση του αριθ.131/81 Προεδρικού Διατάγματος "περί εγκρίσεως και θέσεως εις εφαρμογήν Κανονισμού περί επιθεωρήσεως των ανυψωτικών μέσων των πλοίων"(Α99).

Άρθρο 40

Έναρξη ισχύος

Η ισχύς του Κανονισμού ο οποίος τίθεται σε εφαρμογή με το παρόν διάταγμα, αρχίζει τρεις μήνες μετά την δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Στον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας αναθέτουμε την δημοσίευση και εκτέλεση του παρόντος διατάγματος.

Αθήνα, 14 Σεπτεμβρίου 2001

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΤΕΦΑΝΟΠΟΥΛΟΣ

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ

(4)

ΠΡΟΕΔΡΙΚΟ ΔΙΑΤΑΓΜΑ ΑΡΙΘ. 317

Τροποποίηση και συμπλήρωση του Π.Δ. 345/2000 "Διατάξεις που αφορούν στα Τοπικά Κλιμάκια Επιθεώρησης Πλοίων" (Α' 298).

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Έχοντας υπόψη :

1. Τις διατάξεις του άρθρου 5 παρ. 1 του Ν. 4473/1965 "περί ελέγχου της ναυσιπλοίας, Επιθεωρήσεως Εμπορικών Πλοίων και άλλων τινών διατάξεων" (Α΄ 102) .

2. Τις διατάξεις των άρθρων 2 παρ. 1, 35 παρ. 1, και 36 παρ. 2 του Ν.Δ. 187/1973 "Περί Κώδικος Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου" (Α' 261).

3. Τις διατάξεις του άρθρου 29Α του Ν. 1558/1985 "Κυβέρνηση και κυβερνητικά όργανα (Α' 137), που προστέθηκε με το άρθρο 27 του Ν. 2081/1992 (Α' 154) όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 1 παρ. 2α του Ν. 2469/1997 (Α' 38).

4. Το γεγονός ότι από τις διατάξεις του παρόντος διατάγματος δεν προκαλείται δαπάνη σε βάρος του κρατικού προϋπολογισμού.

5. Την αριθμ. 354/4.7.2001 γνωμοδότηση του Συμβουλίου Εμπορικού Ναυτικού.

6. Την αριθμ. 471/3.8.2001 γνωμοδότηση του Συμβουλίου της Επικρατείας, μετά από πρόταση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, αποφασίζουμε:

Άρθρο 1

1. Η παράγραφος 1.2.9 του άρθρου 3 του Π.Δ. 345/2000 (Α' 298) αντικαθίσταται ως ακολούθως :

"1.2.9 Για αρχικές επιθεωρήσεις μη επιβατηγών πλοίων μέχρις 100 κ.ο.χ. και επιβατηγών πλοίων ολικού μήκους μέχρις εικοσιτεσσάρων μέτρων (24μ.), μη υπαγομένων στην SOLAS και στην Οδηγία 98/18/ΕΚ, μέλη κατά τομέα Ν/Γ, Μ/Κ, ΝΤΛ, ΠΥΡ, Ε/Υ, MARPOL και Τ/Κ, ως οι παράγραφοι 1.2.1 β, 1.2.2 δ, 1.2.3 δ, 1.2.7 β και 1.2.4 γ".

2. Στο άρθρο 5 του Π.Δ. 345/2000, προστίθενται τρεις παράγραφοι ως ακολούθως :

"6. Αξιωματικοί Λ.Σ., δύνανται να ορίζονται μέλη του ΤΚΕΠ της Λιμενικής Αρχής στην οποία υπηρετούν και να διενεργούν τις επιθεωρήσεις ναυτιλιακού τομέως των πλοίων, οι οποίες προβλέπονται στις παραγράφους 1.2.3(α), (β) και (γ), του άρθρου 3 του Π.Δ. 345/2000".

"7. Αξιωματικοί Λ.Σ., κάτοχοι διπλώματος Πλοιάρχου ή Μηχανικού Ε.Ν. οιασδήποτε τάξεως, δύνανται, να ορίζονται μέλη των ΤΚΕΠ και να διενεργούν τις επιθεωρήσεις ναυπηγικού τομέως των πλοίων, οι οποίες προβλέπονται στην παράγραφο 1.2.1(α) του άρθρου 3 του Π.Δ. 345/2000, εφ' όσον στην περιοχή δικαιοδοσίας των Λιμενικών Αρχών στις οποίες υπάγονται τα ΤΚΕΠ, δεν προσφέρεται προσοντούχος ναυπηγός".

"8. Βαθμοφόροι Λ.Σ., κάτοχοι πτυχίου Σχολείου Κυβερνητών Περιπολικών Σκαφών (ΣΚΥΠΕΡΣ), το οποίον χορηγείται από σχολεία του Λιμενικού Σώματος, δύνανται να ορίζονται μέλη των ΤΚΕΠ των Λιμενικών Αρχών στις οποίες υπηρετούν και να διενεργούν τις επιθεωρήσεις ναυτιλιακού τομέως των πλοίων, οι οποίες προβλέπονται στην παράγραφο 1.2.3(α) του άρθρου 3 του Π.Δ. 345/2000".

3. Συμπληρώνεται η αρίθμηση των παραγράφων του άρθρου 3 του Π.Δ. 345/2000 με την προσθήκη, αμέσως μετά την παράγραφο 1.2 και πριν την πρόταση "Για περιοδικές επιθεωρήσεις ή αποκαταστάσεις παρατηρήσεων ναυπηγικού τομέα ...", των αριθμών 1.2.1.

Άρθρο 2

Οι παράγραφοι 1.1(β)(ii) και (iii) του άρθρου 6 του Π.Δ. 345/2000, αντικαθίστανται ως ακολούθως :

"(ii) Τουριστικών πλοίων τα οποία έχουν δυνατότητα μεταφοράς μέχρις είκοσι πέντε (25) επιβατών (Π.Δ. 917/79, Α' 257) και είναι ολικής χωρητικότητος μέχρις εκατό (100) κόρων, συμπεριλαμβανομένων και των ιδίας μεταφορικής ικανότητος και χωρητικότητος τουριστικών πλοίων, τα οποία υπάγονται στο πεδίον εφαρμογής του Π.Δ. 103/99 (Α' 110) και εκτελούν πλόες κατηγοριών Γ και Δ. Εξαιρούνται τα επαγγελματικά τουριστικά πλοία τα οποία εφοδιάζονται με πιστοποιητικά SOLAS [έχουν δυνατότητα μεταφοράς άνω των δώδεκα (12) επιβατών και εκτελούν διεθνείς πλόες], για τα οποία το πιστοποιητικό ασφαλείας εκδίδεται από τον ΚΕΕΠ".

"(iii) Επιβατηγών πλοίων τα οποία υπάγονται στο πεδίον εφαρμογής του Π.Δ. 103/99, εκτελούν πλόες κατηγοριών Γ και Δ, είναι ολικής χωρητικότητας μέχρις εκατό (100) κόρων και έχουν δυνατότητα μεταφοράς μέχρις εκατό (100) επιβατών, καθώς και επιβατηγών πλοίων της ιδίας χωρητικότητος και μεταφορικής ικανότητος, τα οποία δεν υπάγονται στο πεδίον εφαρμογής του Π.Δ. 103/99 και εκτε-

λούν πλόες μέχρι και περιωρισμένης εκτάσεως".

Άρθρο 3

Στην παράγραφο 2 του άρθρου 9 του Π.Δ. 345/2000, αντικαθίστανται οι υποπαράγραφοι (α) και (δ) και προστίθεται νέα υποπαράγραφος (στ), ως ακολούθως:

"α. Τουριστικό πλοίο που υπάγεται στις διατάξεις του Π.Δ. 917/79, εφ' όσον δεν υπάγεται στο πεδίον εφαρμογής του Π.Δ. 103/99 και έχει ολική χωρητικότητα έως εκατό (100) κόρους".

"δ. Κάθε επιβατηγό πλοίο που δεν υπάγεται στις διατάξεις του Π.Δ. 103/99, έχει ολική χωρητικότητα μέχρις εκατό (100) κόρων, μεταφορική ικανότητα μέχρις εκατό (100) επιβατών και εκτελεί πλόες μέχρι και περιωρισμένης εκτάσεως".

"στ. Κάθε επιβατηγό πλοίο που υπάγεται στις διατάξεις του Π.Δ. 103/99, έχει χωρητικότητα μέχρις εκατό (100) κόρων, μεταφορική ικανότητα μέχρις εκατό (100) επιβατών και εκτελεί πλόες κατηγοριών Γ και Δ".

Άρθρο 4

Στο Π.Δ. 345/2000, προστίθεται άρθρο 7α, ως ακολούθως:

"Άρθρο 7α

Χορήγηση ελευθεροπλοΐας σε πλοία τα οποία έχουν ολοκληρώσει επιτυχώς τις επιθεωρήσεις τους.

Στις περιπτώσεις πλοίων τα οποία έχουν ολοκληρώσει επιτυχώς τις επιθεωρήσεις τους, αλλά δεν είναι δυνατή η έγκαιρη έκδοση και αποστολή των πιστοποιητικών αξιοπλοΐας τους, ο ΚΕΕΠ δύναται να χορηγεί ελευθεροπλοΐας για χρονικό διάστημα το οποίον δεν θα υπερβαίνει τους δύο μήνες από την ημερομηνία ολοκληρώσεως των επιθεωρήσεων, με την καταχώριση σχετικής θεωρήσεως στο υπάρχον παλαιό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας, το οποίον θα γίνεται αποδεκτό ως ισχύον για το χρονικό διάστημα της χορηγουμένης με την θεώρηση ελευθεροπλοΐας".

Άρθρο 5

Η ισχύς του παρόντος Διατάγματος αρχίζει με την δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Στον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας αναθέτουμε την δημοσίευση και εκτέλεση του παρόντος διατάγματος.

Αθήνα, 14 Σεπτεμβρίου 2001

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΤΕΦΑΝΟΠΟΥΛΟΣ

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ

ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ

ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΟΥ 34 * ΑΘΗΝΑ 104 32 * TELEX 223211 YPET GR * FAX 52 21 004
ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ: http: www.et.gr
e-mail: webmaster @ et.gr

ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ ΠΟΛΙΤΩΝ

ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ
Σολωμού 51

Πληροφορίες δημοσιευμάτων Α.Ε. - Ε.Π.Ε.	**5225 761 - 5230 841**
Πληροφορίες δημοσιευμάτων λοιπών Φ.Ε.Κ.	**5225 713 - 5249 547**
Πώληση Φ.Ε.Κ.	**5239 762**
Φωτοαντίγραφα παλαιών Φ.Ε.Κ.	**5248 141**
Βιβλιοθήκη παλαιών Φ.Ε.Κ.	**5248 188**
Οδηγίες για δημοσιεύματα Α.Ε. - Ε.Π.Ε.	**5248 785**
Εγγραφή Συνδρομητών Φ.Ε.Κ. και αποστολή Φ.Ε.Κ.	**5248 320**

ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ
ΠΩΛΗΣΗΣ Φ.Ε.Κ.

ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ - Βασ. Όλγας 227 - Τ.Κ. 54100	**(031) 423 956**
ΠΕΙΡΑΙΑΣ - Γούναρη και Εθν. Αντίστασης Τ.Κ. 185 31	**4135 228**
ΠΑΤΡΑ - Κορίνθου 327 - Τ.Κ. 262 23	**(061) 638 109 -110**
ΙΩΑΝΝΙΝΑ - Διοικητήριο Τ.Κ. 450 44	**(0651) 87215**
ΚΟΜΟΤΗΝΗ - Δημοκρατίας 1 Τ.Κ. 691 00	**(0531) 22 858**
ΛΑΡΙΣΑ - Διοικητήριο Τ.Κ. 411 10	**(041) 597449**
ΚΕΡΚΥΡΑ - Σαμαρά 13 Τ.Κ. 491 00	**(0661) 89 127 / 89 120**
ΗΡΑΚΛΕΙΟ - Πλ. Ελευθερίας 1, Τ.Κ. 711 10	**(081) 396 223**
ΛΕΣΒΟΣ - Πλ. Κωνσταντινουπόλεως Τ.Κ. 811 00 Μυτιλήνη	**(0251) 46 888 / 47 533**

ΤΙΜΗ ΠΩΛΗΣΗΣ ΦΥΛΛΩΝ ΕΦΗΜΕΡΙΔΟΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

Σε έντυπη μορφή

- Για τα ΦΕΚ από 1 μέχρι 24 σελίδες 300 δρχ. (0,88 euro)
- Για τα ΦΕΚ από 24 σελίδες και πάνω η τιμή πώλησης κάθε φύλλου (8σέλιδου ή μέρους αυτού) προσαυξάνεται κατά 100 δρχ. ανά 8σέλιδο ή μέρος αυτού.

Σε μορφή CD:

Τεύχος	**ΔΡΧ.**	**EURO**
Α΄	60.000	176,08
Β΄	70.000	205,43
Δ΄	50.000	146,74
Α.Ε. - Ε.Π.Ε. (μηνιαίο)	20.000	58,69
Α΄, Β΄, Δ΄ (τριμηνιαίο)	30.000	88,04

Η τιμή των CDs παρελθόντων ετών προσαυξάνεται κατά 2.000 δρχ. (5,87 euro) ανά έτος παλαιότητας.
Η τιμή διάθεσης φωτοαντιγράφων ΦΕΚ 50 δρχ. (0,15 euro) ανά σελίδα

ΕΤΗΣΙΕΣ ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ Φ.Ε.Κ.

	Σε έντυπη μορφή				**Από το Internet**			
Τεύχος	Κ.Α.Ε. Προϋπολογισμού 2531		Κ.Α.Ε. εσόδου υπέρ ΤΑΠΕΤ 3512		Κ.Α.Ε. Προϋπολογισμού 2531		Κ.Α.Ε. εσόδου υπέρ ΤΑΠΕΤ 3512	
	δρχ.	euro	δρχ.	euro	δρχ.	euro	δρχ.	euro
Α΄ (Νόμοι, Π.Δ., Συμβάσεις κ.τ.λ.)	70.000	205,43	3.500	10,27	60.000	176,08	3.000	8,80
Β΄ (Υπουργικές αποφάσεις κ.τ.λ.)	100.000	293,47	5.000	14,67	70.000	205,43	3.500	10,27
Γ΄ (Διορισμοί, απολύσεις κ.λπ. Δημ. Υπαλλήλων)	20.000	58,69	1.000	2,93	ΔΩΡΕΑΝ		-	-
Δ΄ (Απαλλοτριώσεις, πολεοδομία κ.τ.λ.)	100.000	293,47	5.000	14,67	50.000	146,74	2.500	7,34
Αναπτυξιακών Πράξεων (Τ.Α.Π.Σ.)	50.000	146,74	2.500	7,34	30.000	88,04	1.500	4,40
Ν.Π.Δ.Δ. (Διορισμοί κ.λπ. προσωπικού Ν.Π.Δ.Δ.)	20.000	58,69	1.000	2,93	ΔΩΡΕΑΝ		-	-
Παράρτημα (Προκηρύξεις θέσεων ΔΕΠ κ.τ.λ.)	10.000	29,35	500	1,47	ΔΩΡΕΑΝ		-	-
Δελτίο Βιομηχανικής Ιδιοκτησίας (Δ.Ε.Β.Ι.)	20.000	58,69	1.000	2,93	10.000	29,35	500	1,47
Ανωτάτου Ειδικού Δικαστηρίου (Α.Ε.Δ.)	ΔΩΡΕΑΝ		-	-	ΔΩΡΕΑΝ		-	-
Προκηρύξεων Α.Σ.Ε.Π.	30.000	88,04	1.500	4,40	10.000	29,35	500	1,47
Ανωνύμων Εταιρειών & Ε.Π.Ε.	700.000	2.054,29	35.000	102,71	200.000	586,94	10.000	29,35
Διακηρύξεων Δημοσίων Συμβάσεων (Δ.Δ.Σ.)	70.000	205,43	3.500	10,27	30.000	88,04	1.500	4,40

Το κόστος για την ηλεκτρονική μορφή πρόσβασης σε προηγούμενα έτη προσαυξάνεται κατά 2.000 δρχ. (5,87 euro) ανά έτος παλαιότητας.

* Οι συνδρομές του εσωτερικού προπληρώνονται στις ΔΟΥ που δίνουν αποδεικτικό είσπραξης (διπλότυπο) το οποίο με τη φροντίδα του ενδιαφερομένου πρέπει να στέλνεται στην Υπηρεσία του Εθνικού Τυπογραφείου.
* Η πληρωμή του υπέρ ΤΑΠΕΤ ποσοστού που αντιστοιχεί σε συνδρομές, εισπράττεται και από τις ΔΟΥ.
* Οι συνδρομητές του εξωτερικού έχουν τη δυνατότητα λήψης των δημοσιευμάτων μέσω internet, με την καταβολή των αντίστοιχων ποσών συνδρομής και ΤΑΠΕΤ.
* Οι Νομαρχιακές Αυτοδιοικήσεις, οι Δήμοι, οι Κοινότητες ως και οι επιχειρήσεις αυτών πληρώνουν το μισό χρηματικό ποσό της συνδρομής και ολόκληρο το ποσό υπέρ του ΤΑΠΕΤ.
* Η συνδρομή ισχύει για ένα χρόνο, που αρχίζει την 1η Ιανουαρίου και λήγει την 31η Δεκεμβρίου του ίδιου χρόνου. Δεν εγγράφονται συνδρομητές για μικρότερο χρονικό διάστημα.
* Η εγγραφή ή ανανέωση της συνδρομής πραγματοποιείται το αργότερο μέχρι τον Μάρτιο κάθε έτους.
* Αντίγραφα διπλοτύπων, ταχυδρομικές επιταγές και χρηματικά γράμματια δεν γίνονται δεκτά.

Οι υπηρεσίες εξυπηρέτησης των πολιτών λειτουργούν καθημερινά από 08.00΄ έως 13.00΄

ΑΠΟ ΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ